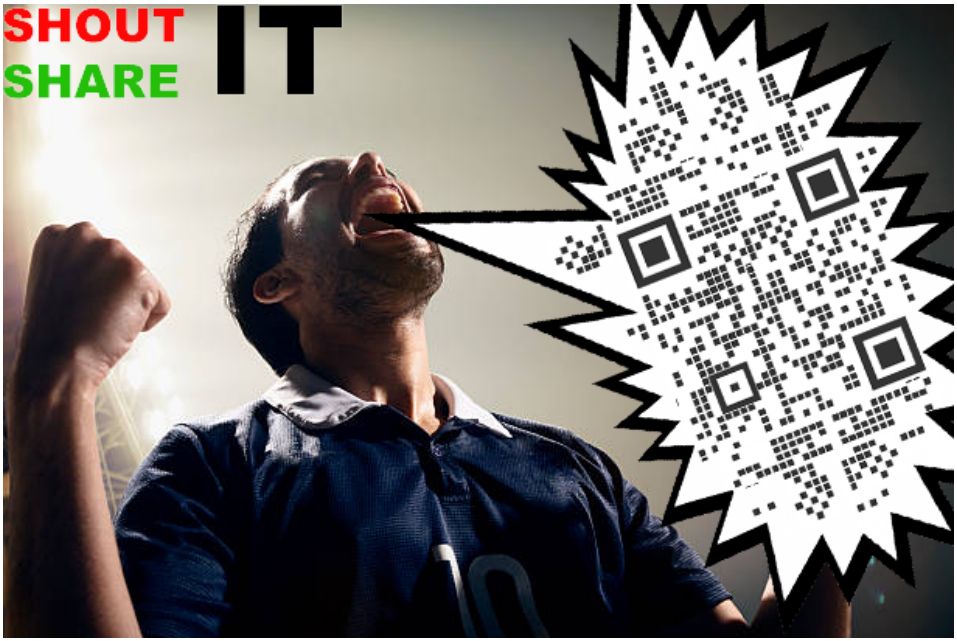
Мир Формулы-1 изнутри

Деймон Хилл


SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Согласившись написать еще одну книгу о своих приключениях в экстраординарном мире Формулы-1, я было решил, что никоим образом не собираюсь присовокуплять дополнительную работу и стресс к моему первому сезону с командой Benson&Hedges Jordan Mugen-Honda просто из-за прихоти издателя. Позову-ка, прикидывал я, самого лучшего фотографа, затем усилиями самого лучшего дизайнера сделаю из полученного материала конфетку, а затем выдавлю пару фраз, которые все равно никто не будет читать, поскольку все будут шокированы стильным дизайном и не менее классными фотографиями.

Но когда подошло время приступать к работе, я не смог так поступить, поскольку мне хотелось столько всего объяснить о работе, моем окружении, первой победе за Jordan, стиле жизни, фанатах, страхе, амбициях и соперничестве... в общем, вы поняли.

И вот она перед вами. Книга обо всем об этом.

Деймон Хилл

Ноябрь 1998

- Деймон Хилл

Деймон Хилл
Мир Формулы-1 изнутри

Перевод: М. Корнеенков, Д. Ярыгин

Истоки

Привкус горечи примешивался к моему победному чемпионскому сезону 1996 года, потому что в момент завоевания титула я уже потерял свое место в Williams. В оплакивании сего факта смысла не было, и я задался целью заполучить место в McLaren, очевидно лучшим на тот момент местом для перехода.

Почему я был настолько в этом уверен? Ответ прост - машину для них должен был разрабатывать Эдриан Ньюи, и вообще это команда с хорошим фундаментом. По мне этих двух факторов было достаточно, чтобы увериться, что в 1998 году McLaren будет обладать лучшей машиной, и они предоставят мне наилучший шанс выиграть чемпионат еще раз.

К концу 1996 года у меня было несколько предложений, включая и от Эдди Джордана, но я не спешил с принятием решения. Мне хотелось подыскать команду, где я мог бы счастливо провести год, с надеждой побороться за высокие места, а затем перейти в McLaren. По крайней мере, таков был план, и таков был момент, когда ко мне обратился Том Уокиншоу.

Том мне симпатичен. Он обладает репутацией жесткого человека. Он бизнесмен не из числа тех, что строят свой бизнес на безрассудных поступках, и его отличает очень серьезный подход к делу. Он предложил мне контракт, не связывавший меня на два или четыре года. Один год, именно то, чего я хотел. Его позиция выражалась в словах "ты даешь мне 12 месяцев на то, чтобы я смог доказать свои способности и, в то же время, ты показываешь мне, на что ты способен в моей команде", и это меня устраивало. С его стороны это был честный подход, и, как мне казалось, мы оба должны были оказаться в выигрыше. Он получал чемпиона мира, я - однолетний контракт.

Arrows мог бы добиться определенных успехов, заполучи Том хороший мотор. Он сменил поставщика покрышек, перейдя на Bridgestone, которые, по-моему мнению, были получше. Покрышки оказывают критическое влияние на то, как ведет себя болид, и все, что я слышал о Bridgestone носило положительный оттенок - к тому же Arrows провел для них огромную исследовательскую работу. Забавно, но мой энтузиазм привел к

тому, что и McLaren решил начать сотрудничество с Bridgestone, поскольку, в ходе моих переговоров с McLaren, Эдриан спрашивал меня о Bridgestone, и я сказал, что ему следует их заполучить. Так он и сделал. К несчастью, не я насладился плодами этого союза, но я немного забегаю вперед.

Придя в 1997 году в Arrows, я был уверен, что команда находится на подъеме, что она будет быстро развиваться. Мне казалось, характеристики мотора Yamaha будут куда лучше, нежели оно в итоге вышло, и основывался я в основном на обещаниях, которые они раздавали перед началом сезона, к тому же я испытывал огромную веру в способности Тома изменять положение вещей. Я держал в голове тот факт, что, если я не договорюсь с McLaren, Arrows мог стать неплохим вариантом, чтобы там остаться.

Сейчас мне кажется, что наверно я слишком сильно поверил в способности Тома и команды, поскольку в реальности все оказалось не так гладко. У нас случился единственный праздник в Венгрии, когда я обогнал Михаэля Шумахера и до победы мне не хватило нескольких миль, но с другой стороны мне было ясно, что из команды надо уходить.

Я продолжал поддерживать отношения с Роном Деннисом, управляющим директором McLaren, регулярно общаясь с ним на протяжении всего сезона. Ему было известно, как сильно мне хочется выступать за его команду, и насколько страстно я хочу подписать контракт. Но говорить - это одно. Подписывать - совсем другое.

Я ушел из Arrows, поскольку не считал, что они смогут быть конкурентоспособными, а при выборе команды это являлось для меня самым важным фактором. Мне очень хотелось опять выйти на авансцену, и поэтому я так стремился попасть в McLaren.

В течение 1997 года я надеялся, что вот-вот Arrows поедет быстро, но так же я просчитывал ситуацию, при которой смогу перейти в McLaren. Я постоянно контактировал с Роном Деннисом, пытаясь выяснить, найдется ли для меня местечко в команде.

В Формуле-1 практически невозможно хранить что-либо в тайне, и прошло не так много времени, прежде чем стало известно, что я свободен. И вскоре ко мне выстроилась очередь из представителей команд, и я получил массу предложений о сотрудничестве. Единственная проблема заключалась в том, что среди них не было McLaren.

К тому времени стало понятно, что развитие Arrows движется недостаточно быстрыми темпами, чтобы предоставить мне шанс побеждать в следующем сезоне. Это стало ясно в тот момент,

когда Тому не удалось заполучить мотор Honda. Долгое время он рассчитывал на совершение сделки, но его опередила другая команда - Jordan.

Поскольку я отклонил предложение Эдди Джордана в 1997 году, я поддерживал с ним контакт. Со мной связывались и Ален Прост, и Питер Заубер, но моей основной целью оставался McLaren, поскольку я осознавал, что именно там смогу побороться за титул. И в самый разгар этих дискуссий случился Гран При Венгрии.

Для меня эта гонка сложилась фантастически - когда практически все случается так, как ты этого желаешь. Я хорошо квалифицировался, на старте проскочил на второе место, затем обогнал Михаэля Шумахера, и после этого мне оставалось лишь добраться до финиша. Я проходил круг за кругом, меня охватывали феерические чувства, и все шло к тому, что я принесу Arrows его первую победу. Но тут, за несколько миль до клетчатого флага, заклинило коробку передач.

Я все же финишировал вторым, оказавшись в лучах всеобщего внимания. Для меня это был момент славы, пик всего сезона. Фактически, и для Arrows это явилось кульминацией их карьеры, совпавшим с моментом, когда мне настало время выбирать, по какому пути я двинусь дальше. Я ждал, как отреагирует McLaren, все еще надеясь, что нам удастся договориться и положить конец царившим спекуляциям.

В то же самое время мне предстояло подумать над тем, что ответить другим командам, поскольку от них поступали хорошие предложения, и таким образом я подвис в неопределенном положении, ожидая, когда же McLaren постучится в мою дверь.

Когда вы пытаетесь разрешить подобную ситуацию, проблема заключается в том, что в итоге вы можете оказаться вообще без какого-либо удобного фундамента для переговоров. Необходимо иметь какие-то альтернативные варианты, и именно с этой опасностью я и столкнулся. Если я скажу другим, что не заинтересован в их услугах, Рон мог бы дождаться, пока все остальные места окажутся занятыми, и потом сделать мне предложение. Он знал, что мне хочется попасть в его команду, и он мог на этом сыграть, откладывая свое решение, и отыгрывая мою карту против других гонщиков, которых он хотел видеть в своей команде. А я мог остаться вообще не у дел.

Было понятно, что мне надо каким-то образом оказывать на него давление, и это означало, что для меня наступило очень непростое время, ведь я осознавал, что окно открывшихся возможностей будет открыто не так и долго. Из других команд ко мне поступали фантастические предложения (я мог остаться и в

Arrows), но мне, естественно, хотелось оказаться в самой конкурентноспособной команде.

Потом случилась Венгрия, после которой начальники практически всех команд сочли своим долгом позвонить мне. Последним был Эдди, связавшийся со мной на четыре дня позже всех. Первым делом я сказал ему: "Ты позвонил последним". Он ответил: "Не думал, что у меня есть какой-либо шанс тебя заинтересовать". По крайне мере, мы начали разговор с улыбки, а именно этого мне в тот момент недоставало.

С McLaren дела обстояли невесело. Я встретился с Роном Деннисом, и он выказал заинтересованность в моей кандидатуре, но затем я получил от McLaren предложение - крайне меня удивившее.

В ходе переговоров с Роном я ясно дал понять, что ожидаю ряд вещей. Меня не прельщают деньги, но в то же время это один из способов, по которым ранжируют гонщиков, и если вы предложите себя за бесценок, то такова будет ваша цена пилота Формулы-Я ни в коем случае не хотел его разорять, но с другой стороны мне хотелось быть уверенным в том, что он так же заинтересован во мне, как и я в его команде, и, как он любит повторять, "деньги это не проблема". К тому же ему было прекрасно известно, какую сумму мне платит Том Уокиншоу.

Я не стремился к тому, чтобы завысить свою стоимость. Да, я не очень люблю громкие слова, но все-таки я - чемпион мира и жду, что мне начислят сумму, это отражающую. К тому же я ожидал, что со мной будут обращаться так, как и с любым другим пилотом в команде, поскольку я чувствовал, что по меньшей мере столь же хорош, как и любой другой в Формуле-1.

Он принял все мои соображения к сведению и сказал, что ни с одним из них проблем не возникнет. Затем, когда он наконец обратился ко мне, его предложение было куда скромнее того, что мы обсуждали. Перво-наперво, он хотел, чтобы я согласился подписать контракт, по которому мне будут платить только в том случае, если я буду выигрывать гонки. Там не было предусмотрено бонусов за набранные очки, ни за второе, ни за третье место, и ничего за то, если я еду к победе, а моя машина ломается. И это после того, что происходило с McLaren в сезоне 1997 года, когда мотор Mercedes оказался крайне ненадежным. Я мог приехать на гонку, взять поул, лидировать на протяжении всей дистанции вплоть до последнего круга, но если машина выходит из строя, я отправляюсь домой без единого пенни гонорара.

Фактически, этот контракт означал, что я буду получать меньше своего напарника, которым, как мне было сказано,

должен был стать Мика Хаккинен. Рон находится в очень близких отношениях с Микой, особенно после того, как Хаккинен пережил страшную аварию, находясь за рулем McLaren в Аделаиде в 1995 году.

И хотя Рон с гордостью заявляет о том, что он никогда не выделяет одного гонщика в угоду другому, у меня на этот счет сложилось иное мнение: если я буду гоняться за его команду, то буду вторым номером Хаккинена. Этого я никоим образом принять не мог.

Я ничего не имею против Мики. Он - очень быстрый гонщик, огромного таланта, и мне было бы очень приятно оказаться с ним в одной команде, но только не на второстепенных ролях. К моменту переговоров с Роном о переходе в McLaren в моем послужном списке была 21 победа в гонках Формулы-1 плюс Чемпионский титул; на счету Мики не было даже победы, но именно он должен был получать больше денег. Это в моей голове не укладывалось.

Еще одним настораживающим моментом было то, что Рон не загадывал дальше, чем на год. Я понял это таким образом, что меня берут погреть место для Михаэля Шумахера, а к этому я также не чувствовал ни малейшей предрасположенности.

Помимо всего прочего, у меня появились предчувствия, что на самом деле ему не хочется терять то, что у него уже есть. Я в поте лица пытался заполучить это место, но, не думаю, что по причинам маркетингового характера, а так же в силу личной лояльности, ему так уж хотелось менять гонщиков. Mercedes, поставлявшему моторы, и West, главному спонсору McLaren, нравился имидж Девида Култхарда и Мики Хаккинена, и мне даже как-то сказали, что эта пара находится у Mercedes в таком почете, поскольку они выглядят настоящими немцами! С этим я ничего поделать не мог - это просто одна из тех "странных, но правдивых" историй, которыми так полна Формула-1.

Чем больше я размышлял об этом, тем больше понимал, что Рон просто хочет создать впечатление, что он вел со мной переговоры, а именно я расстроил сделку. Рон сделал мне предложение, зная, что я не смогу его принять, и, когда я действительно от него отказался, ничто не мешало ему пожать плечами и свалить все на меня. Чтобы вы о нем ни думали, никто не станет отрицать, что безусловно Рон Деннис - один из самых ловких игроков на рынке Формулы-1.

Эдриан Ньюи, человек, вслед за которым я хотел перейти в McLaren, со своей стороны также уговаривал команду встать на сторону Хилла, но настало время дать отбой. Эдриан только недавно появился в команде, и мне не хотелось ставить его в

ситуацию, когда ему пришлось бы рисковать своей карьерой. У меня с этой командой отношения не сложились, но у Эдриана все еще оставались прекрасные перспективы и, как я и предполагал, он отлично потрудился над созданием своего первого McLaren.

Так что вот так. Я сказал Рону, что не могу принять его предложение, и он не выглядел удивленным. Мне не хотелось приступать к работе в команде на столь слабых позициях, и, хоть я и подвергся критике за свое решение, мне за него не стыдно. Если бы я перешел в McLaren, я не был бы счастлив, и у меня не было бы отношений, построенных на доверии, столь необходимых любому пилоту. Я потратил столько времени, пытаясь попасть в эту команду, и провел столько переговоров, настроил столько воздушных замков, но настало время положить этому конец. Тем не менее, после звонка Рону Деннису, я положил телефонную трубку и произнес: "Хилл, что ж ты наделал?"

Итак, передо мной все еще предстояла проблема выбора команды, и решение должно было быть взвешенным. Теперь, когда вариант с McLaren отпал, у меня в запасе все еще оставалось несколько достойных рассмотрения предложений. Sauber предлагал мне солидные условия, но их машина не казалась мне достаточно хорошей, и их я исключил первыми. После этого осталось три варианта - Уокиншоу, Джордан и Прост. У Тома все еще не было хорошего мотора, так что он тоже отпадал, и, таким образом, я все больше и больше склонялся к тому, чтобы остановиться на команде Алена. В самом деле, я был очень близок к тому, чтобы оказаться у Проста, поскольку Ален был мне симпатичен, и мое уважение к нему было безграничным. У них были покрышки Bridgestone, мотор Peugeout, обе составляющих в теории выглядели прекрасно, и поэтому они смотрели в следующий сезон с куда большим энтузиазмом, нежели в тот момент, когда Ален только присоединился к команде.

Впрочем, передо мной стояла одна очень большая проблема. Я чувствовал себя крайне неуютно от мысли, что окажусь единственным "англикашкой" во французской команде, и, когда я высказал эти беспокойства Алену, он не предоставил мне никаких гарантий в том, что мои страхи необоснованны. Может, я параноик, поскольку наверняка все люди в команде Prost - хороших качеств, но, поверьте, поварившись в соку Формулы-1, впредь проверяешь каждый аспект предстоящей сделки. Я взвесил все эти соображения, и понял, что не буду чувствовать себя комфортно.

Ален был очень расстроен, о чем он поведал в различных интервью, включая "Франс-Пресс". Меня его поведение сильно

удивило, поскольку я не ожидал, что он будет настолько уязвлен, и что он покажет это настолько публично. Мы были напарниками по команде, и к нему я испытываю глубокое уважение, но он не должен был вести себя так некорректно. От этой истории у меня на душе остался неприятный осадок.

Помимо всего прочего, что было наговорено журналистам, он вытащил на свет старую байку о том, что меня интересует только денежный аспект. При разговоре обмолвиться об этом легче простого, и прозвучит это, словно он стоит на очень высоких моральных позициях, а я - эдакий любитель золотишка. По сути дела, Ален неверно изложил факты. Его слова не находят подтверждения, поскольку между предварительным гонораром, который предлагал мне он, и тем, что я получил от Эдди, существовала очень небольшая разница. И оба они предлагали мне много меньше Питера Заубера, и контракт Алена едва дотягивал до половины той суммы, что предложил мне Том. Так что не надо пытаться все объяснить, глядя лишь на итоговые суммы.

Я хотел быть доволен гонораром, но не это повлияло на мое решение. Выбор был сделан на основе уверенности в нормальной работе, а также конкурентоспособности, и, все взвесив, я не мог выкинуть из головы еще и проблему, с которой в скором времени должен был столкнуться Ален - его команда никогда прежде не строила болид.

С другой стороны, у Джордана, казалось, все было готово для успешной работы. Подход Эдди к спорту - разумен, и это распространяется на всю его команду. Они хотят быть конкурентоспособными, и они безумно мечтают выиграть свой первый Гран При, но при этом они не собирались терять свое чувство юмора.

Если эти слова требуют доказательств, пожалуйста - это выразилось уже в самом первом ко мне подходе. Всем было известно, что в 1996 году Эдди сделал предложение, но я отверг его, поскольку рассчитывал на однолетний контракт. Вот почему он медлил, прежде чем вновь обратиться ко мне в 1997-м - он думал, что я снова могу дать от ворот поворот.

В конце концов Эдди проявился на моем горизонте, но время уже было позднее, и к тому моменту я его почти списал со счетов. Для принятия решения мне требуется какое-то время, а я не хотел, чтобы история тянулась до конца года, и, когда Эдди впервые поговорил со мной, я засомневался, будет ли у нас время для бесед со всеми этими людьми, с которым нам нужно переговорить, чтобы сделка была подписана - персонал команды, спонсоры, его люди, мои люди. Затем мне улыбнулась удача.

После Гран-при Италии в Монце я планировал отправиться обратно в Англию на самолете Тома Уокиншоу. Проблема заключалась в том, что к тому времени, пока я добрался до аэропорта, Том уже улетел. Я застрял там до тех пор, пока, словно добрый Самаритянин, Эдди не предложил подбросить меня до Лондона, и, судьбе было угодно, чтобы на борту оказались все необходимые люди от команды и от Gallaher - табачной кампании, являющейся спонсором Jordan через марку Benson&Hedges.

Мы не ударили по рукам, находясь в облаках - это было бы слишком мелодраматично - но мы добились куда большего прогресса, чем я только мог себе представить. К тому времени, как я сошел с самолета, Эдди сделал мне прекрасное предложение, и окружавшие его люди дали свою гарантию под его обещания. Вот так и вершатся дела в Формуле-1 - частные самолеты, тайные встречи и сделки в последнюю минуту.

И тем не менее, это было важным решением. Я провел много времени, перебирая все стороны всех предложений от всех команд. В каждом из них было 75 процентов ингредиентов "за", но 25 процентов все же не хватало. У Jordan, например, были покрышки Goodyear, а не Bridgestone, и это могло стать большой проблемой. Немного позже они попробовали перейти к Bridgestone, но их опередил Benetton, и шанс был упущен. Goodyear анонсировал свой уход в конце 1998 года, и я беспокоился, не станут ли они отбывать номер. Как показала жизнь, они приложили фантастические усилия, чтобы сократить отставание от японского конкурента.

У меня было предчувствие, что в новом сезоне Jordan может продолжить свое движение вверх с того места, где он закончил сезон предыдущий, на самом пороге "Большой Четверки". Они, казалось, сделали много шагов вперед, построив новую аэродинамическую трубу, закупив новое оборудование, и их положение казалось вполне устойчивым на определенном уровне Формулы-Конечно, то, что они потеряли партнерство с Peugeout, отбросило их назад; им нужен был новый поставщик моторов, и складывалось ощущение, что мотор Honda не будет таким же мощным, как Peugeout.

Впрочем, несмотря на все эти страхи, во мне нарастало волнение. Honda нравилась мне тем, что помимо того, что они обладают мощной индустрией, они занимаются гонками. Тот путь, которым они идут в спорте - от сердца, и, когда они вкладывают туда свой ум, едва ли найдется много компаний, которые смогли быть столь же вовлеченными в спорт. Им нужно получить искру, это желание, и тогда они способны предоставить

лучшие инструменты для достижения результатов. И в этом мог состоять шанс Jordan.

Конечно, они производят дорожные автомобили, но в то же время, в компании есть люди, которые любят и ценят гонки. Их подход крайне отличен от компаний типа Ford, строящих машины и участвующих в гонках лишь для поддержания своего имиджа. Honda больше похожа на Ferrari, и, подобно им, обладает потенциалом, чтобы вырасти в грозную силу - если потенциал каждого их сотрудника сложится в единый коллективный разум.

Если это звучит чересчур пафосно, то, должен напомнить, что я пришел из мотоциклетного спорта - где Honda всегда производила самые быстрые мотоциклы. Yamaha и Suzuki тоже там присутствовали, но Honda была новатором, эта компания представляла решения, менявшие спорт. Они произвели на свет революционный 250-кубовый мотор и выпустили 4-тактный мотоциклетный мотор, способный развивать до 24 000 оборотов в минуту. Они также создали мотоцикл, на котором я делал первые шаги в мотоспорте, так что можно сказать, что я был с Honda со дня сотворения мира. На первой своей гонке я участвовал на Honda CB 500 в 1979 году (Ральфу Шумахеру тогда исполнилось три года).

Чем больше я разговаривал с Эдди, тем более важным для меня становилась перспектива сотрудничества с Honda. Это потрясающая компания, я знал их потенциал, который, правда, пока не был полностью раскрыт. Для человека вроде меня - с любознательным умом, любящим дух соперничества, обладающим амбициями - это было крайне интригующе.

Существовали так же и другие плюсы. Меня привлекал тот факт, что у Jordan британский спонсор, а для них я бы оказался большим приобретением. Я знал, что стану ключевой фигурой в их маркетинговой стратегии, и они будут прикладывать все возможные со своей стороны усилия, чтобы команда развивалась, к тому же я видел, как они были рады, что я оказался с ними на одном борту, это придало мне дополнительное чувство уверенности. Но, главное, у меня был шанс стать первым пилотом, выигравшим гонку за рулем Jordan.

Всем этим доводам сопротивляться было невозможно, и, после месяцев метаний между "за" и "против", решение было принято - я хотел оказаться за рулем Jordan, и я позвонил Эдди, чтобы сообщить ему хорошие новости. После этого утрясание последних деталей контракта было делом техники, и вот мы уже сообщаем миру новость сообщение о нашей помолвке.

Это решение меня радовало. Я потратил уйму времени, взвесил все альтернативы и пришел к логическому ответу. Это

решение было хорошим, поскольку я испытывал уверенность в том, что оно сделает меня счастливым. Оно мне казалось правильным.

2. Ожидания

В начале очередного сезона каждый участник чемпионата верит в то, что удача повернется к нему лицом. Это часть ритуала. Ты предвкушаешь встречу с новой командой или ожидаешь новых сражений и новых соперников. Даже если ты понимаешь, что не сможешь бороться за победу в чемпионате мира, то ставишь перед собой собственные цели. С момента подписания контракта с Jordan, моя цель была очевидна. Я хотел стать первым парнем, выигравшим Гран-при на машине Эдди, и мне хотелось вернуться в число тех, кто сражается в первых рядах.

Впрочем, ожидания порой могут превратиться в довольно тяжкую ношу, поскольку они накапливаются с момента завершения предыдущего сезона, словно снежный ком. С тех пор, когда каждый хлопал Жака по спине и выражал негодование по поводу тактики Михаэля в Хересе, с новостями было не густо, если не считать таковыми прогнозы о том, что может случиться в 1998 году. И никого не смущало, что точных фактов было очень немного.

Но в разговорах о наступающем сезоне Пресса неизменно затрагивала один и тот же вопрос, одну и ту же личность - моего нового напарника по команде, брата Михаэля Шумахера, Ральфа.

И эта конфронтация интересовала не только журналистов. После всех тех сражений, что были у меня с Михаэлем в последние годы, я, как и все, был неуверен в том, насколько хорошо сложатся мои отношения с Ральфом, и это несмотря на то, что с самого начала я твердил, что не жду никаких проблем. На самом деле я не знал чего ожидать. Единственное, что я знал точно - у Ральфа сложилась репутация быстрого гонщика.

В 1997 году он доказал, что может быть быстрым, и на старте своего второго сезона считался талантливым новичком, одним из лучших в новом поколении. Единственной его проблемой было прохождение первого круга, где он совершил несколько ошибок и вылетел в гравий. Классическая ошибка молодого, горячего пилота, и, если не брать это в расчет, то выглядел он весьма неплохо.

Каким-то образом Ральф заработал репутацию высокомерного человека, такого, с кем трудно ужиться. Несомненно, в предыдущем сезоне у него возникали проблемы при налаживании нормальных рабочих взаимоотношений с Джанкарло Физикеллой,

поскольку оба выступили в начале того сезона с публичными обвинениями, и позже так и не смогли преодолеть возникший между ними барьер. На мой взгляд, их проблемы явились результатом объединения в одной команде двух талантливых, быстрых пилотов, каждый из которых отчаянно пытался одержать верх - однако множество людей твердило, что и со мной Ральф будет столь же холоден. Прелюдия была крайне интригующей, но мне хотелось составить о новом напарнике собственное представление. В Формуле-1 очень важно обладать собственным взглядом на вещи и следовать своей интуиции. В любой момент найдется множество людей, советующих вам, что говорить, что делать и что думать, но вы должны оставаться самим собой. И я сделал все от себя зависящее для того, чтобы наши отношения с Ральфом начались с чистого листа.

Я решил для себя, что выбор Jordan для продолжения карьеры станет прекрасным вызовом, и одной из первых задач станет налаживание отношений с командой и с Ральфом. Уход Герхарда Бергера на пенсию в конце предыдущего сезона означал, что я становлюсь самым возрастным пилотом в Формуле-1, и что я противопоставил себя одному из лучших молодых гонщиков. Переход был рискованным, но, по крайней мере, мне предстояло узнать, как на моих выступлениях будет сказываться мой возраст. Если Ральф порвет меня в лоскуты, что ж, это станет весьма прозрачным намеком на то, что пробил мой час повесить шлем на гвоздь.

Это был вызов из тех, что мне по душе! На карту была поставлена моя репутация, но тем не менее существовала большая вероятность того, что мы сработаемся, и, если я выиграю первую гонку за Jordan, то для меня найдется местечко в Книге Рекордов. Все это выглядело здорово, однако даже по прошествии нескольких недель, я никак не мог выкинуть из головы тот факт, что мне никак не удается избавиться от мыслей о моем напарнике по фамилии Шумахер.

Мне приходили в голову варианты, когда я бы боролся с Михаэлем за позицию на трассе или даже бросал ему вызов за лидерство в гонке. Ральф обладал конфиденциальной информацией о наших машинах и гоночной тактике, а это не те сведения, которые ты бы хотел видеть переданными сопернику. Михаэль и Ральф - братья, и мне было трудно не беспокоиться по поводу того, что он начнет выдавать ему наши секреты. Станет ли он это делать? Будет ли Михаэль вытягивать у него информацию? Этого я не знал, и меня это беспокоило. Например, в Спа я квалифицировался впереди Михаэля - ситуация в чемпионате в тот момент для него была критической - и это должно было стать

проверкой лояльности Ральфа - делится ли он с братом информацией, пытаясь помочь завоевать титул, или хранит информацию, чтобы защитить шансы Jordan.

Выяснилось, что мои страхи были необоснованны. Ральф был настолько же порядочным и честным, насколько и быстрым. Если он боролся с Михаэлем на трассе - особенно ярко это проявилось в Австрии - то сражался с ним, не уступая ни дюйма, и зрители сполна насладились этим сражением.

С того момента, как машина впервые выехала на тесты, выяснилось, что нам предстоит излечить некоторые проблемы. И это было не столько ошибкой команды, сколько простым стечением обстоятельств, с которыми мы столкнулись, но расстроило это нас чрезвычайно.

Нашей главной проблемой стало то, что к началу наступающего сезона мы не смогли провести достаточное количество тестов. Было несколько существенных перемен - например, поставщик двигателей - вместо Peugeout пришла Honda - а это всегда приводит к проблемам. Но основным изменением стали несколько нововведений в правилах, насчет конструкции болидов и типов резины, что привело к большим изменениям характеристик болидов по сравнению с прошлым сезоном. По всем выкладкам мы должны были остаться на том же конкурентоспособном уровне, но Формула-1 имеет привычку не подчиняться написанному на бумаге, и наш пример тому лишнее подтверждение.

Honda не могла поставлять нам свой новый двигатель вплоть до начала года, а Peugeout - бывший поставщик двигателей Jordan, передал их все Просту. Это означало, что у Jordan не было никакой возможности выпустить машину на трассу. То есть, команда не могла начать приспосабливаться к новому регламенту. И это означало, что у нас возникают проблемы.

Изменения в регламенте 1998 года были призваны привнести большие изменения в характер гонок, и потому каждая команда понимала важность захвата лидерства в этом вопросе. Williams на узком шасси и резине с канавками тестировался с предыдущего лета, они могли себе это позволить, поскольку год за годом использовали двигатель Renault. Мы таким преимуществом не обладали и, в то время как Вильнев и Френтцен занимались подготовкой к сезону, нам оставалось бить баклуши.

В любом случае Том Уокиншоу внес запрет на занятия любыми тестами. Мой контракт с Arrows действовал до конца года, и, хоть я и надеялся, что Том разорвет его, как только наши последние шансы в том сезоне были потеряны - все было бестолку. Вместо этого, он призвал меня к букве контракта и

напомнил, что я не имею права заниматься какой-либо работой за Jordan. Поэтому, после окончания последней гонки сезона в Хересе, закончившейся, как обычно, поломкой, я оставил автогонки и не сидел за рулем гоночного автомобиля вплоть до того момента, пока не присоединился к Jordan на их первых тестах в феврале. Иначе говоря, я не имел возможности провести первые тесты на узком шасси с резиной, имеющей канавки, до тех пор, пока до начала сезона не осталось несколько несчастных недель. Наверняка, впоследствии это оказало свое негативное воздействие.

Меня расстроило то, каким образом мы расстались с Томом. И то, что он запретил мне тестироваться в Jordan (что было само собой унизительным), не было в этом смысле главным фактором. Чуть раньше он обставил все так, будто меня уволили из его команды - что не имело ничего общего с истинным положением вещей.

По ходу сезона за рулем Arrows я провел очень мало времени на тестах, ведь у команды было так много всего нового, что между гонками мы едва успевали собрать машину, какие уж тут тесты. Когда к нам пришла надежность, настало время определяться, за кого я буду гоняться в следующем сезоне, и меня окончательно отстранили от тестов. И все мое пребывание в команде ограничивалось тем временем, в течение которого длится гоночный уикенд. Для поддержания формы такого вождения недостаточно, и, к тому времени, когда я оказался в Jordan, я не практиковался в течение уже долгого времени.

В гольфе ли, при вождении автомобиля или игре на музыкальном инструменте от вас требуется наличие определенного уровня формы, нужна постоянная практика, поэтому я тренировался и занимался картингом. В своем обычном автомобиле я тормозил левой ногой, поскольку считал, что мне это понадобится в следующем сезоне. Я делал все, чтобы попытаться остаться в форме, и вот почему я стремился поучаствовать в тестах столь много, насколько это было возможно - для адаптации к новому регламенту и для обживания в новой команде. Мне нужно было вернуть себе свою скорость.

Прежде всего, нам пришлось достаточно долго ждать, пока болид в комплектации 1998 сезона сможет наконец появиться на трассе. И, тем не менее, как только это произошло, мы столкнулись с дилеммой, которую, по правде сказать, я ожидал - кому выпадет честь пилотировать болид.

Если вы хотите добиться в Формуле-1 максимального успеха, то статус первого пилота в команде даст вам огромное преимущество. И это не отдельное мнение - это факт, с каждым

сезоном только укрепляющий свою силу. Однако, по нашим контрактам, мы с Ральфом внутри команды обладали одинаковым статусом - то, что зовется "пилоты с общим статусом первого номера". Все это конечно здорово, но недавнем в прошлом победа в чемпионате Формулы-1 частенько подразумевала победу над Михаэлем Шумахером, имевшем очень четкий статус первого номера в Ferrari. Мои аргументы всегда заключались в том, что для выравнивания сил между соперниками, у любого пилота будет куда более предпочтительный шанс, если он будет избавлен от дополнительного давления в виде необходимости отвечать на вызов с соседней стороны бокса.

В этом кроется еще и другой аспект, тонко подмеченный Яном Ламмерсом - победителем гонки в Ле-Мане - который говорил: почувствуйте разницу: у вас есть одни наручные часы или пара. С одними вам точно известно время, даже если они на несколько секунд опаздывают, но с двумя часами вы никогда не можете быть уверенными в том, каким из них можно доверять. То же самое может произойти с пилотами одной команды.

Если все поставлено на достижение цели одним пилотом, то порой команде проще дать ему все, что ему требуется для того, чтобы показать максимальный результат. Когда всю первую половину сезона Мика Хаккинен и Дэвид Култхард сражались друг с другом в каждой гонке, Михаэль из этой ситуации выжал максимум.

Сравните это с положением дел в Ferrari, где Эдди Ирвайн будет делать все возможное, чтобы помочь Михаэлю. В прошлом году на Сузуке Эдди каким-то образом сумел захватить лидерство в гонке, чтобы потом пожертвовать собственными шансами, то есть он мог дирижировать гонкой таким образом, что Михаэль в конечном итоге выиграл. Вот вам и различие. До тех пор, пока Мика и Девид были вынуждены смотреть себе за спину, Михаэль мог быть совершенно спокоен.

Те же самые проблемы я испытывал в 1995 году, вынужденно соревнуясь с Девидом, вместо того, чтобы всецело сконцентрироваться на задаче победить Михаэля. Девид не мог выиграть чемпионат, но тем не менее в каждой гонке он висел у меня на хвосте, пытаясь побить или обогнать меня в то время, как мне следовало всецело сконцентрироваться на дуэли с Шумахером. Смешно говорить о необходимости воевать с соперником внутри собственной команды! Я не хочу сказать что-либо персонально против Михаэля - это всего лишь чистой воды тактические соображения.

Мне хотелось получить статус первого пилота потому, что,

как мне казалось, это могло бы предоставить мне возможность вернуться в первые ряды пелетона. Если бы команда типа Jordan смогла бы сфокусировать все свои ресурсы на одном быстром пилоте, то определенно она бы смогла бросить вызов лидерам. Но, к сожалению, статус первого номера оказался не у меня. Я пытался переубедить Эдди, но не преуспел. Ральф уже имел соглашение, по которому он мог быть первым среди равных, и я никоим образом не мог на это повлиять.

В начале года, когда у нас не оказалось достаточного количества двигателей, проблема тестов встала в полный рост. Само по себе это стало небольшим неприятным сюрпризом, я никак не ожидал этого от такой организованной, всегда исполнительной компании, как Honda. Пришлось делить время на трассе с Ральфом, а из этого вытекало, что в то время, как нам до зарезу нужно было провести целый ряд тестов, мне, ему, команду - нам всем пришлось идти на компромисс. Ни у одного из нас не было достаточного времени, и оба мы тестировали одно и то же. Сплошное расстройство.

Пока я был в Arrows, я успел поработать с шинами Bridgestone с канавками, но это стало моей единственной подготовкой к регламенту 1998 года. Я получил некоторое представление, на что это будет похоже, но вплоть до февраля я не мог закрепить и этого навыка, а до первой гонки оставался один единственный месяц. Мне нужно было освоить еще кучу других вещей, и меня это раздражало.

Я не забыл, как нужно управлять болидом, и не находился в плохой форме - вовсе нет - я просто чувствовал, что нахожусь не в форме. Бывают ситуации, когда все работает, как единое целое, и, в каком бы состоянии не была машина, ты знаешь, что выжимаешь из нее и из себя все до предела. Я не мог сказать подобное в свой адрес вплоть до Гран-при Сан-Марино - четвертой гонки сезона. Вплоть до тех пор я набирал форму, пытался вернуться на свой уровень, пытаясь понять свои пределы, чтобы потом начать прогрессировать.

Можно, ничего не потеряв, провести вне кокпита месяц, но мой перерыв длился больше трех - и это был самый длинный период за всю мою карьеру в Формуле-Находясь в гоночном болиде, ты имеешь дело с различными нюансами, но, лишенный долгое время практики, уже не можешь за всем уследить. Ты не располагаешь собой настолько, что начинаешь задумываться над тем, как что-то сделать, вместо того, чтобы подчиниться внутренним импульсам. Все происходит механически, а должно инстинктивно.

Ну, а хуже всего было то, что машина вела себя

отвратительно, и во многом это было связано с шинами. В первый раз, когда я сел за руль, моей первой реакцией было наслаждение от возвращения за руль машины Формулы-Но через некоторое время мы посмотрели на время на круге, сравнили его с результатами других парней и поняли, что нам до них идти еще очень и очень долго. Я был шокирован.

Есть одна старая формулическая поговорка, в которой говорится, что если машина быстра, "едва сойдя с кульмана", значит, она будет быстра в течение всего сезона, наша же машина, "едва сойдя с кульмана", определенно быстра не была. У нового болида всегда имеется огромное количество недоработок, и реальным индикатором ее скорости являются ее первые заезды. Вот тут-то мы не были достаточно быстры.

Испытывая столько проблем с управляемостью машины, мы понимали - она поедет намного быстрее, если нам удастся эти проблемы решить. И лучше всего в этой ситуации нам было остановиться и задуматься над тем, как можно ее улучшить, поскольку во время кризиса всегда приходится искать среди имеющегося в наличии хотя бы одно золотое зерно. Наихудшим вариантом стало бы удовольствие от управляемости машиной, от самого себя, а после сравнения времен понять, что машина все еще очень далека от совершенства. Вот тогда было бы чему расстроиться.

Поведение машины мне не нравилось. Она вела себя слишком непоследовательно и плохо реагировала на изменения в настройках, вследствие чего мне пришлось сосредоточиться на очень тонкой задаче по улучшению характеристик болида - не самой простой для нового пилота в команде, поскольку на первых порах приходится действовать крайне осторожно, выстраивать отношения с механиками и инженерами.

В течение многих лет они пытались победить тебя, а теперь ты приходишь в к ним команду и говоришь, что они что-то делают неправильно. Когда ты в команде новичок, то, не будучи сдержанным и тактичным, тебе легче нажить врагов, чем друзей.

Работая над машиной, ты должен зарабатывать доверие в команде. Такая ситуация называется "уловка-22" - до тех пор пока ты не поедешь на машине и не покажешь действительно хорошее время на круге, команда сомневается, стоит ли им придавать значение твоим комментариям, и насколько они весомы. Но проблема-то кроется в том, что пока команда не доверяет тебе, каким образом ты заставишь их настроить машину таким образом, чтобы ты ощущал себя достаточно комфортно и показал те самые хорошие круги?

К счастью, у меня был неплохой послужной список, и это

дало мне определенный период благожелательного отношения, но только до тех пор, пока не настало время вопросов. Всяко может случиться - послушали бы вы, как механики выражаются за спиной пилота - но мне повезло. Им хотелось услышать мое мнение, и они воспринимали его очень здраво. Нам удалось с самого начала приступить к полноценному сотрудничеству, что было очень важно, поскольку, хоть я и очень тщательно подбирал выражения, мне было очевидно, что с машиной не все в порядке.

Проблемой для меня стало то, что я не понимал, какая доля ответственности за плохое поведения машины лежит на шинах, какая на дизайне, и какая лежит на мне. Я испытывал смесь новых очень непростых ощущений. Мне следовало быть осторожным в своих высказываниях о машине, поскольку мне было известно, что во всех остальных командах сталкивались с теми же самыми проблемами. Если ко всему этому добавить, что я был немного не в форме, то мне пришлось очень напряжено работать, чтобы получить полное представление о происходящем. Вот почему мне требовалось максимально возможное количество тестового времени, и именно поэтому я был настолько разочарован, обнаружив себя сидящим в качестве зрителя, а не гонщика.

Любой пилот, любая команда решают свои проблемы путем тестов. Я всегда получал от них удовольствие, всегда хорошо работал на них, и вследствие этого не понимал, почему в Jordan положение вещей должно измениться.

Именно на тестах я знакомился с поведением машины в различных ситуациях. Есть только одна возможность проделать это, и последнее слово должно оставаться за пилотом. Плохо, если инженер или даже конструктор рассказывает тебе о том, как машина будет себя вести, потому что ты сам, шаг за шагом, должен разбираться со всем этим. Но ты начнешь по-настоящему чувствовать машину, лишь вновь и вновь оказываясь за рулем.

Приведу такой пример - оркестр не может сыграть какой-либо музыкальный кусочек, пройдясь по нему всего один раз. Дирижеру приходится решать, в каком акте, например, скрипки слишком сильны или когда темп следует слегка замедлить и сыграть немного мягче. То же самое и с гоночным болидом, в котором так много составляющих, требующих изучения, понимания того, как различные узлы новой машины взаимодействуют друг с другом. Только многократно в течение длительного времени меняя настройки, ты можешь разобраться с каждой из них, выяснить воздействие, оказываемое ими на машину. Это кропотливый процесс, полный подводных камней, но только он приносит результат.

В это время Жак жаловался на то, что машины плохо управляемы, и я уже начал подумывать о том, неужели все проблемы сводятся лишь к шинам. И тут в Барселону свою машину привез McLaren.

Как и большинство других команд, значительную часть тестов мы провели в Барселоне. Мы могли сравнивать наши времена, и мы действительно выглядели неплохо, по сравнению, скажем, с Sauber. Однако меня это не успокаивало. Мы могли показать хорошее время в определенный момент в определенных условиях, и на бумаге это смотрелось здорово. Но когда я смотрел на общие тенденции в течение всей недели, сравнивал их с результатами нашей команды, уверенность моя уменьшалась. Формула-1 всегда вынуждает каждого человека быть честным в первую очередь с самим собой, и, если бы мы посмотрели на себя без розовых очков, то нам следовало признать, что приличное количество команд выглядело куда быстрее нас.

Теперь представьте наши чувства, когда Мика Хаккинен в один прекрасный момент вывел свой McLaren на трассу в районе пяти вечера, сделал всего несколько кругов и показал время приблизительно на 2.5 секунды лучшего нашего самого быстрого достижения. Он сделал 5 кругов, заехал в боксы и неспешно ушел - вернув нас с небес на землю, нанеся удар в солнечное сплетение. Перспектива попыток устранить этот отрыв обескураживала. Более того, теперь я точно осознал, от какой команды отказался. Это была именно та машина, за руль которой я пытался попасть, и все мои предположения об ее потенциале оказались правдой. Восстанавливать душевное равновесие после этого было трудновато. Я вернулся в отель и сел, тупо уставившись в стену. Это было одновременно и впечатляюще, и чрезвычайно гнетуще, потому что все шло к тому, что у Эдриана получилась чертовски классная машина. Внутри я был поражен, но не собирался никому это показывать. На следующий день, я приступил к работе, как ни в чем не бывало.

Естественно, к этому моменту, я уже мысленно не отделял себя от Jordan, но мне не хотелось начинать сезон совершенно неконкурентоспособным, так как это вредно для морального состояния. Мой опыт говорил мне, что в такой ситуации всем следует быть твердыми и заряженными на работу. С появлением у McLaren этого шасси вероятность того, что мы сможем выиграть гонку, сильно уменьшилась, к тому же можно было не сомневаться, что и у Williams с Ferrari тоже будут приличные машины.

Перед тем, как первый раз сесть в машину, я говорил себе, что мы будем в состоянии бросить вызов и выиграть несколько

гонок, но, в свете времен, которые показывал Хаккинен, ситуацию пришлось пересмотреть. Смысла рассчитывать на то, что к первой гонке все само собой уладится, не было, и все, что нам оставалось делать - принять правила игры в условиях новой реальности. Но и от литья слез пользы никакой было - мне следовало продолжать работать, чтобы пытаться изменить ход вещей к лучшему.

Так мы и сделали. Мы закончили тесты, обнаружили некоторые улучшения, добились определенного прогресса, но перед первой гонкой точно знали - нас ждет та же участь, что и всех остальных - долгий путь к победе над McLaren. Как и большинство остальных, мы просто перестали обращать внимания на них внимание, сконцентрировавшись на куда более достижимых целях - победе над командами вроде Williams или Ferrari, также использовавших резину Goodyear. Понять, каким преимуществом обладал Bridgestone, если оно было, не представлялось никакой возможности, так что для того, чтобы понять, где мы находимся, нам приходилось смотреть на те команды, что использовали резину того же поставщика.

Всякий раз, когда вы управляете "формулой-1", вас, в большей или меньшей степени, окружают надежды. На старте последней гонки сезона 1996 года я выехал на трассу с одной единственной целью - выиграть чемпионат, и, как, наверно и многие другие, претворив свою мечту в жизнь, не мог избавиться от ощущения, что все вокруг смотрят на тебя, болеют за тебя и ждут исполнения их желаний. И, вознесясь однажды, начинаешь считать, что после этого все остальные проблемы куда более легко решаемы.

В какой-то мере я понимаю ожидания болельщиков, поскольку сам когда-то был им. Подозреваю, что являюсь уникальным пилотом, поскольку после того, как мне стукнуло двадцать, вместо того, чтобы участвовать в гонках Гран-при, большую этого времени я провел в качестве фаната. Помню, как-то проснулся я в 3 часа утра в надежде, что на другой стороне земного шара Найджел Менселл станет чемпионом мира, а затем наблюдал как он потерпел аварию из-за прокола колеса. Мне понятно то напряжение и та надежда, а с той ночи мне стало понятно и разочарование.

Я наблюдал первую победу Найджела в Гран- при, находясь у поворота Paddock Hill на автодроме "Брендс-Хэтч". На каждом круге я продолжал надеяться, что все для него закончится хорошо, и в конце концов на финише клетчатый флаг он увидит первым. Он был немного впереди Нельсона Пике, и, поскольку у него в прошлом уже было несколько подобных моментов, мы просто стояли там и надеялись, что на этот раз все закончится хорошо, и Найджел добьется своего. Когда он выиграл, было

такое чувство, будто я впервые с момента старта гонки смог глотнуть воздуха. То была ощущение стопроцентного восторга.

Те же ощущения я испытал, когда "Арсенал" выиграл финал Кубка Англии, и мне очень приятно, что я смог посетить этот матч. Я болею за "Арсенал" с детства, и присутствовать на стадионе, наблюдать, как они добились чего-то исторического - было очень приятно. Потом, когда я выходил с "Уэмбли", группа фанатов, завидев меня, начала скандировать: "Деймон - канонир!" Это правда, и потому мне было так приятно, что меня заметили!

Даже до того, как я выиграл чемпионат, люди ждали от меня очень многого, и мне сильно повезло, что у меня так много фанатов. Это лестно и временами забавно, но в этом году я чувствовал себя так, будто говорю людям: "…забудьте обо мне на время, поскольку сейчас я не в порядке. Как только у меня все здесь наладится, мы все будем счастливы, но…". Я приехал в Монако, встретил там болельщиков, и они спрашивали меня: "Ты собираешься побеждать?" Что я мог им ответить? Мне не хотелось говорить "нет" и разочаровывать их, но в то же время я понимал, как сильно они жаждут этого, но в тот момент оправдать их ожидания я был не в силах. В Jordan нам постоянно не хватало времени, но события из ряда тех, что случились на гонке в Канаде, только подлили масла в огонь, и ситуация стала еще хуже. Большинство болельщиков, глядя на результаты, не стремились искать причины. Я шел вторым, поскольку восемь машин сошли тем или иным образом.

Даже в Канаде, где по идее фанаты Жака и Михаэля должны были бы затмить болельщиков Хилла, я получил огромную поддержку. Это согревало сердце и служило ценным напоминанием о том, что многие болельщики все еще рассматривают наш бизнес, как спорт.

Конечно, такая поддержка прекрасна, но в этой битве ты вынужден сражаться в одиночку. Как только ты садишься в машину, никто больше не в силах тебе помочь. Никто - ни твои друзья, ни твоя семья, ни твои болельщики. С этого времени ты сам по себе, и, справившись со своими нервами, начинаешь испытывать чудесное ощущение от того, что ситуация под твоим контролем и ты несешь полную ответственность за ход событий. Подобные чувства возникают, когда ты сдаешь экзамен на права и тебе разрешается ездить самому - ты освобождаешься от чужого руководства и волен делать то, что хочешь.

Впрочем иногда тотальная поддержка все же может играть свою роль. Найджел постоянно повторял, что вождение перед трибунами "Сильверстоуна" стоит ему прибавки секунды на круге, и, несмотря на то, что я считаю это небольшим преувеличением,

когда я в свою очередь находился там перед людьми, скандирующими твое имя и размахивающими флагами, испытываешь чудесные ощущения. Моя первая победа в "Сильверстоуне" стала одним из самых лучших воспоминаний об автогонках, и я все еще очень хорошо помню огромное число болельщиков, подгонявших меня на каждом круге.

Частенько меня спрашивают, почему у меня так много поддержки, а мне это и самому интересно. На этот вопрос я не знаю ответа до сих пор. Я не пытаюсь, возводя преграды, дистанциироваться от людей, я пытаюсь быть честным и, мне кажется, болельщикам это нравится. Если такая простая вещь, как честность, вызывает у фанатов любовь ко мне, то это дает мне нечто, чего я не ожидал. Тем не менее, оглядываясь назад, не думаю, что моя честность способствовала развитию карьеры.

Если ты пытаешься поступать честно, откровенно и прямолинейно, это влияет на впечатление, которое ты производишь на людей, принимающих решение, и людей, оценивающих тебя - владельцев команд, журналистов. Формула-1 не то место, где нужно быть приятным в общении и помогать всем направо и налево. Тут не требуется быть порядочным и честным. В этом виде спорта полезней быть прагматичным ублюдком. Поверьте мне, когда надо, я могу немного быть таким, но совсем не обязательно, что я получаю от этого удовольствие.

Мне кажется, я научился выживать, идя подобным нелегким путем. Я не скрывал своих чувств в начале карьеры и, пока это могло характеризовать меня, как человека, возможно, это производило впечатление уязвимости моего характера. Когда в 1995 году дела не заладились, и я упустил титул, после того, как сделал все возможное, я был полностью опустошен и выжат всей этой борьбой. В глазах всего мира я выглядел полным тормозом.

Никто не ожидал, что после этого я продолжу борьбу. А я продолжил. И если вспомнить последнюю гонку того сезона, в Аделаиде я выиграл. Никто этого не ожидал, особенно Френк Вильямс и Патрик Хэд, уже принявшие решение о моей замене.

Ты не можешь вести себя двуобразно. Ты поступаешь жестко, как кремень, и даже становишься немного нелицеприятным, или же выглядишь нормальным человеком и показываешь соперникам и боссам команд свою уязвимость. Даже если тебе симпатизируют, главное правило гласит: "Все любят победителя".

Поэтому в 1998 году главным вопросом, стоявшим перед нами, стала именно победа. С пилотом, имеющим титул чемпиона мира, с крупным спонсором в лице Benson&Hedges и поставщиком двигателей в лице Mugen-Honda, уже выигрывавшим чемпионаты, мы воздвигли целую гору надежд.

Проблема состояла в том, что ожидания эти базировались на "сырой" машине.

3. Техника

Первая гонка сезона сродни началу нового учебного года - вокруг тебя сплошь знакомые лица, сменились лишь рабочие места и униформы. Ferrari и McLaren, намеренно избегая друг друга на тестах, снова выходят на одну трассу. Теперь, после всех месяцев планирования, тестирования, мы можем выяснить, какому же сословию, высшему или низшему, мы принадлежим. Иногда реальность превосходит ожидания, но мы по прибытию в Мельбурн убедились в том, что сбываются наши худшие опасения. В тот момент, когда два McLaren со старта скрылись из нашего поля зрения, в боксах Jordan, впрочем, как и в других командах, улыбок стало гораздо меньше.

Единственный выход в этом случае - поверить, что положение вещей сменится к лучшему, но только не сидя, скрестив пальцы в надежде, что машина сама по себе вдруг поедет быстрее. Необходимо было выяснить причины плохого поведения машины на трассе и приступить к их устранению. Увы, но осознание ее отличительных, в худшую сторону, черт не всегда лежит на поверхности.

При столь унылом виде на перспективы, моей работой гонщика является выявление этих недостатков, подталкивание команды к их устранению; я должен выдвигать новые идеи, пытаясь сохранить в людях мотивацию. Частично это можно сделать, выражая ваши собственные разочарования, указывая на проблемы, происходят ли они с командой или с машиной, но рано или поздно, люди в поисках проблемных частей, перебрав шасси, мотор или покрышки, вспомнят и о гонщике, который также является частью этого комплекса.

На публике ты не можешь позволить себе анализировать гонку во всех подробностях, но хорошие гонщики в поисках улучшений всегда анализируют свои гонки. Они рассматривают вклад каждой составляющей, включая и собственную персону, и являются единственными, кто может реально оценить свое собственное выступление.

Каждый гонщик обладает своим неповторимым стилем вождения. Кто-то сказал однажды, что почерк гонщика на трассе сродни почерку человека при письме, ведь способ твоего вождения суть продолжение твоей индивидуальности. Столь тонкие отличия в стилях вырабатываются годами, и в большинстве случаев делается это самим человеком. В автоспорте нет Девида Лидбеттера или Арсена Венгера.

Поскольку я начинал в мотоспорте, у меня выработался стиль, отличный от большинства парней, пришедших в гонки из картинга. На мотоцикле вы не атакуете повороты - вместо этого вы учитесь сочетать торможение, поворот и набор газа. Обладая таким опытом, я стал, что называется, "плавным" гонщиком, в отличие от тех, кто жестко бросает свой болид в поворот, но это вовсе не значит, что я не нахожусь на том же "пределе", как и те, другие. Просто на грань своих возможностей я выхожу своим собственным путем. Я бы сравнил свой инстинктивный стиль с со стилем Алена Проста, нежели чем с чьим-то еще, хотя иногда, чтобы подстроиться под различные обстоятельства, я его меняю.

Стиль Проста был настолько мягок, что управление болида казалось очень простым делом. Я никогда не забуду, как на чемпионате "Элф-Мастерс" в Париже Айртон Сенна смотрел на большой экран, где камера, находившаяся на борту карта, показывала руки Профессора на рулевом колесе. Явно потрясенный Айртон наблюдал за ним, словно ястреб, поскольку Прост воплощал вершину понимания процесса вождения.

Другие гонщики - словно выполняющие в кокпите очень тяжелую работу - подпадают под "дикую" или "эффектную" школу вождения, и этот стиль также имеет свои достоинства. Жан Алези, Жак Вильнев, Мика Хаккинен и даже, время от времени, Михаэль Шумахер, все они всякий раз стремятся выскочить из собственной кожи. В кокпите Benetton 1994 года Шумахер выглядел настолько загруженным, что с трудом верилось, как он вообще умудряется выдержать в таком темпе всю гонку. Эти гонщики бросают свои болиды из стороны в сторону, широко заходят в повороты, и колеса их машин частенько выходят за пределы дороги. В гонке это увеличивает риск прокола покрышки, но в квалификации может принести ощутимую выгоду. И, конечно же, очень впечатляет зрителей.

Общей проблемой при наклеивании на одних гонщиков ярлыка "способный", а на других "менее способный" является то, что не всегда импозантное внешне вождение приводит к быстрым временам. Если автомобиль скользит боком, то он не едет вперед настолько, насколько мог бы это сделать, поскольку покрышки теряют свои сцепные свойства с дорогой - технически говоря, это называется "пятно контакта".

Покрышки держат дорогу, и мы пытаемся найти предел этому сцеплению. Гонщик знает, когда он достигает лимита, поскольку, своим собственным задом, ногами на педалях и руками на руле, он получает сообщения от машины и покрышек, на которые ему необходимо реагировать.

Баланс жизненно важен. При торможении большая часть

нагрузки приходится на передние колеса, и потому впереди стоят тормоза большего размера. Ускоряясь, мы загружаем задние колеса. Нашей целью является использование полной комбинации торморзных, поворотных и разгонных свойств автомобиля - другими словами, необходимо найти предел тому, насколько быстро можно пройти поворот, не вылетая при этом с трассы.

Наверно, в теории это звучит слишком просто, и, может быть, так бы оно и было, если бы мы ездили по поверхности бильярдного стола с углами постоянного радиуса и сидели в великолепно настроенной машине, но это из области фантастики. В реальном мире искусство вождения сводится к балансированию и жонглированию различными силами, а в качестве опоры выступают четыре кусочки резины, соединяющие нас с поверхностью трека. Различия в стиле вождения вытекают из тех приемов, с помощью которых гонщики управляются со всем этим цирком на колесах.

Разницу в стилях вождения можно обнаружить при рассматривании того, как различные машины входят в поворот. Если в гольфе все начинается с замаха, то в гонках - с этой важнейшей точки. Сила, с которой гонщик жмет на тормоза при входе в поворот, оказывает неоценимый эффект на то, сколь сбалансированным болид подойдет к точке поворота. У некоторых гонщиков - Алези в их числе - очень агрессивное первоначальное торможение, вес болида переносится вперед, зад облегчается и становится трудно управляемым. К счастью для Алези, его великая сила лежит в способности контролировать именно эту проблему. Хаккинен, подобно раллийному гонщику, также поворачивает очень поздно и резко.

Мне же, напротив, в случае удачных настроек, требуется совсем незначительно поворачивать руль, и у меня износ тормозов и расход топлива обычно намного меньше, чем у напарника - единственным исключением был Прост. Джанкарло Физикелла, гонщик Benetton, еще один пилот нашего лагеря, он ищет настолько мягкую линию для прохождения поворота, насколько это вообще возможно. Я верю, что это самый эффективный путь, но, как я говорил ранее, это всего лишь мое личное мнение.

Нет правильного и неправильного пути. У Жана свой стиль, у меня свой, и оба мы пытаемся выдать все самое лучшее. У Жака Вильнева - свой собственный стиль, принесший ему титул чемпиона мира в 1997 году. Я продолжаю считать, что Жак, вылетая двумя колесами на траву, теряет больше, чем приобретает, но он не был бы самим собой, если бы не пытался найти "ту самую грань". Это великое наслаждение и, хоть это и не

мой стиль, я определенно бы заплатил определенную сумму, лишь бы посмотреть на то, как Вильнев мчит на грани риска.

Мой отец на одной из первой своих гонок был наказан черным флагом из-за того, что его семь раз разворачивало; он был зазван в боксы, где его попросили успокоиться. Его ответом было: "Как же я могу ездить на пределе, если не знаю, где он?" По-своему, он был прав - для того, чтобы понять где проходит граница, ее нужно перейти. Жак считает точно также; различие только в том, что он не боится даже аварии, если это поможет ему удостовериться в своих догадках окончательно.

По природе своей большинство гонщиков упрямы. Если инженер садится рядом со своим пилотом и говорит ему сделать что-то еще, у большинства парней это предложение вызовет негативную реакцию. И движет этим вовсе не злоба или высокомерие, скорее сила привычки - следовать одному стилю вождения. По существу, их стиль - это их стиль и, подобно почерку, он очень трудно поддается изменению. Бывают конечно исключения, но большинство пилотов способно управлять только в одном ключе. В самом деле, большинство из нас не хотят менять нечто, что, как нам кажется, работает достаточно хорошо, и, безусловно, эта позиция не лишена смысла.

Достаточно большое количество гонщиков пытается адаптировать свой стиль, учиться чему-то новому - это тот тип пилотов, который из всех сил пытается улучшить свои качества - и, исторически, чемпионы выходят именно из этой категории. Ники Лауда, например, для того, чтобы подняться на более высокую ступень, постоянно использовал свой разум. Он был очень талантлив, но в то же время он учил себя, как действовать в каждой ситуации.

Я всегда стремился к тому, чтобы опробовать новые идеи, но не так-то легко их претворить в жизнь, а чем больше ты гоняешься, тем это становится труднее. В течение нескольких лет я пытался тормозить левой ногой - следовать картинговой технике, используемой большинством молодых пилотов Гран-при; им не приходится в течение гонки переносить свою правую ногу с педали газа на педаль тормоза и обратно. Вдобавок, вы можете удерживать баланс автомобиля, одновременно играя педалями тормоза и газа, и, если вы освоите подобную технику, возможно этот стиль принесет вам выигрыш во времени.

Моя проблема состояла в том, что я вырос, управляя автомобилем по-иному; на тормозе у меня правая нога, так же, как и у вас в вашем дорожном автомобиле; и моя левая не столь чувствительна к торможению. Я мог бы переучиться, если бы, отрабатывая технику в гонках, позволил себе роскошь потратить

на это целый год, но при этом потерял бы кучу времени, и вряд ли овчинка стоила выделки. Если бы мне было всего 24 года, я мог бы этим заняться, но поскольку я немного старше, мне кажется, я останусь со своей старой подругой - правой ногой.

Хотя, в общем, я очень хочу адаптировать свой стиль. Если данные говорят, что я должен делать что-то новое, то я это опробую. Если мне посоветуют пройти по иной траектории или по-иному повернуть, и благодаря этому я отыграю какое-то время, то я с удовольствием отправлюсь на трассу и попытаюсь это сделать. Если это сработает - я выиграю парочку лишних мест на стартовом поле. Если нет - выброшу это из головы, и поищу нечто иное.

Каким бы классным гонщиком ты ни был, если на полотно выливается энное количество осадков, превращая трассу в некое подобие катка, приходится менять не только настройки своего болида, но и свой гонщицкий стиль, поскольку при данных метеорологических условиях как никогда приходится следить за сбалансированным входом в поворот, торможением и разгоном.

Лично я в такие минуты всегда окунаюсь в те времена, когда гонялся на мотоцикле; к тем урокам, что вынес из той работы по доставке корреспонденции по Лондону, когда в любую погоду гонял по скользким от дождя улицам, очень много внимания уделяя сцеплению с дорогой. Там есть несколько дорог, таких, как Бегрейв-Сквер, которые в дождь становятся жутко скользкими, и я при любой возможности старался изучить боковое скольжение и контр-поворот руля. Помимо очень хорошей тренировки это скрашивало серый день.

Когда льет дождь, можно поиграть с машиной и испытать удовольствие от балансирования ею при помощи педали газа и позволить преднамеренное проскальзывание колес. От тебя требуется куда большая концентрация, поскольку те кривые, которым ты едва ли уделял внимание в сухую погоду, становятся поворотом, а те прямые, которые до того были плоскими, становятся наклонными стиральными досками. На мокрой трассе ты не можешь просто ударить ногой по педали газа и начать думать о следующем повороте поскольку при нынешней мощности болидов просто обнаружишь себя крутящимся как волчок, до того, как вообще это осознаешь.

В мокрую погоду появляется больший выбор среди траекторий прохождения поворота. Гонка превращается в игру, где требуется отыскать ту часть трассы, что позволит твоей машине сцепиться с поверхностью настолько сильно, насколько это вообще возможно, и каждая трасса по-своему уникальна. На некоторых из них обычная гоночная траектория обозначена

следами масла и покрышек, предательски скользких в мокрую погоду, и тут лучше поискать альтернативный путь. На других, там где сцепление получше, привычная траектория может оставаться лучшим решением.

Подобные тактические решения целиком лежат на опыте пилота и его способности оценивать ситуацию. Хорошие парни будут все время думать, высматривать оптимальный путь, на каждом круге менять свою траекторию. В плохую погоду тебе надо пристально следить за тем, где и как они едут - потому что эти парни постоянно ищут возможности для выигрыша во времени.

Гонка в мокрую погоду - это драма в драме, поскольку тебе предстоит разрешить несколько жизненно важных задачек. Первое - пойдет ли дождь, пока ты едешь на сухих покрышках? Дождешься ли ты того момента, когда дождь стихнет? Заедешь ли ты рано в попытке скрасть преимущество, или задержишься на трассе? Ведь, если ты сменился на мокрые шины, а погода улучшается, то, для того, чтобы сменить покрышки обратно, тебе придется заехать в боксы еще один раз, и ты потеряешь при этом столь необходимое количество времени.

Следующее критически важное решение предстоит сделать, когда дождь льет настолько сильно, что соперники вынуждены сильно замедлиться. Ты не хочешь снижать собственную скорость, потому что это противоречит твоим гоночным инстинктам, но что-то внутри тебя говорит "это сумасбродство - ты не можешь нестись в подобных условиях, сломя голову". В этот момент ты должен прийти к согласию с самим собой, пойдя на компромисс: ехать достаточно быстро для гонки, но достаточно медленно, чтобы удерживать болид.

Внутри болида ты мокр насквозь. Представьте себя сидящим в кресле, на вас дует холодный фен, и кто-то еще в течение двух часов поливает вас из шланга, и тогда получится полное представление о том, каково это - гоняться в дождь. Хорошо, если стоит жаркая погода, ведь дождь охлаждает и освежает тебя, но горячих дождливых дней не так-то много. Обычно на улице холодрыга, и в конце гонки ты дрожишь от холода и ощущаешь себя кусочком льда, что сильно осложняет твои прыжки на подиуме.

Конечно, у дождевых гонок есть свои преимущества. Она помогает лучшим гонщикам, и дает шанс поиграть с тактикой. К тому же, в мокрую погоду легко обгонять, пока в этом облаке брызг что-то проглядывается.

Уровень сцепления машины с трассой потрясает. Благодаря той гигантской прижимной силе, что удерживает тебя на трассе,

ты можешь мчать сквозь глубокие лужи и выходить из них по прямой линии, чувствуя всего лишь легкое снижение скорости, но иногда ты внезапно теряешь сцепление с дорогой и чувствуешь, что болид вылетает или начинает неконтролируемо менять направление. В такие секунды ты можешь лишь отреагировать рулевым колесом, педалью газа и надеяться на лучшее. Удовольствие выше среднего...

В подобных условиях очень важно, чтобы твоя машина была хорошо настроена - она должна быть сбалансирована и чутка. Гонщик должен быть уверен в том, что в поворотах автомобиль ему подвластен и что он может выдать максимум скорости на прямой в любых погодных условиях, и, если он в этом преуспеет, то может получить значительное преимущество над остальными.

Безусловно, гонщик должен постоянно общаться и работать с инженерами. Он не обязательно должны разбираться в физике процессов и всех тонкостях инженерной мысли, создавшей его автомобиль, но без всяких сомнений, обладая этими знаниями, а если к тому же он умеет делать предположения о том, как нужно настроить подвеску и рассказать более конкретно о своих ощущениях во время вождения, он может помочь инженерам куда быстрее прийти к правильному решению. Если же он просто выскакивает из машины, не в силах дать даже малейший намек на происходившее с ним и с автомобилем, команде остается лишь перебирать множество вариантов, доступных в процессе настроек.

Несмотря на всю ту информацию, которую мы получаем по телеметрии и бортовым компьютерам, гонщику все равно требуется объяснить свои собственные впечатления от поведения машины, и некоторые пилоты делают это удачней других. Лучшие из них могут прийти на тестовую сессию и с пользой провести большинство времени, испытывая новые идеи и улучшая болид. Плохие лишь ездят по кругу.

Работа, проделанная на этих длинных тестовых сессиях, очень важна для дальнейшего успеха в Формуле-Оттачивая болид круг за кругом, ты можешь выискивать улучшения и надеяться найти столь не достающее тебе время. Безусловно, другие команды также проверяют свои собственные идеи и выискивают пути улучшения своих болидов. Это сражение вне гонок, но оно оказывает прямое влияние на то, что происходит в Гран-при. Команда, с пользой использующая свое тестовое время в течение года, становится сильнее и сильнее.

У меня нет конструкторской жилки, и вы никогда не увидите меня объясняющим дизайнерам, как им следует выполнять свою работу, но в машине я могу быть их глазами. Я могу сказать им, что творится с их машиной, когда она идет на пределе, как она

действует, и как может работать лучше. Я говорю им, как она проходит различные повороты, хорошо ли сбалансирована или сдерживается какими-то особенностями подвески или аэродинамики. Они обладают достаточным количеством информации, поставляющейся им через компьютерные сети, но взгляд гонщика вносит "изюминку". Данные компьютера показывают, как работает болид в плане скорости, ускорения, мощности и так далее, но обязанность гонщика - рассказать, может он управлять им или нет. Вот то узкое место, где хороший дизайнер или инженер полагается на пилота.

Если Том Уокиншоу и мог каким-то образом убедить меня остаться в команде, так это подписать контракт на проектирование машины и исполнение работы технического директора с Джоном Барнардом. Джон - человек, полный всяких инновационных идей, желающих их испробовать. Я очень хорошо работал с ним, и он оказал ощутимую помощь команде. Во многом именно благодаря ему машина так хорошо себя вела в Венгрии прошлого года, поскольку его идеи помогли нам великолепно настроить болид на гонку и, будь на нашей стороне чуть больше удачи, мы бы победили. Талант Джона был одной из главных стрел в луке Arrows, но без мощного мотора даже он мало что мог сделать для команды в 1998 году.

В Формуле-1 есть несколько талантливых людей, работающих по технической части, и их способности могут перевесить чашу весов с выигрышем и проигрышем в ту или иную сторону. Джон - один из них, другой - Эдриан Ньюи, человек, чьи разработки помогли McLaren начать сезон со столь явным преимуществом.

Я знал Эдриана с тех пор, как начал свои первые шаги в Формуле-В том году он сделал для Williams свою первую формулу, и мне была поручена роль тест-пилота, так что я с самого начала смог рассмотреть его достоинства создателя гоночных автомобилей.

Я начал свою тестовую карьеру с единственного теста за рулем FW13, разработанного Патриком Хедом, техническим директором команды. После этого я пересел в FW14 разработки Эдриана. Моей работой тест-пилота было близкое сотрудничество с конструктором, объяснения того, как машина работает на трассе. С самого начала у нас все пошло хорошо и мы стали работать единой командой.

Мне было очень интересно узнать побольше о болидах Формулы-1, и Эдриан оказал мне неоценимую помощь. Затем в 1996 году он помог мне выиграть титул чемпиона мира - не только тем, что разрабатывал болид, но и тем, что давал советы, как готовиться к очередному Гран-при.

Мой интерес в Формуле-1 сдвинут на техническую сторону и меня заинтриговывают люди, типа Эдриана или Джона Барнарда, те, кто заинтересован, помимо всего, в нахождении ответов на трудные вопросы. У меня есть этот интерес, но, боюсь, что я совсем не обладаю ни одним из необходимых качеств, помимо успешно сданного в средней школе экзамена по физике, наличия которого в наши дни недостаточно.

Тот тип инженеров, которые сегодня преуспевают в создании формул 1 - это люди типа Эдриана, и целое новое поколение высоко квалифицированных специалистов-аэродинамиков. Эдди Джордан, после того, как мы поняли, что наш болид нуждается в нескольких серьезных доработках в этой области, сделал мудрый шаг, подписавшись позднее в этом сезоне на услуги высоко ценящегося Мика Гаскойна, защитившегося по специальности "динамика потоков" в Саутемптоновском Университете, после чего мои успехи в средней школе стали выглядеть немножко скудновато.

У моего отца была любовь к технологиям и машинам, и это оказывало на меня влияние с самых ранних моих дней. Это был один из тех интересов, которые мы разделяли и который я с жадностью у него взял. Как и большинство детей, мне нравилось играть в конструктор. Я делал модельки и тратил множество времени, изучая как устроены вещи изнутри. Мне нравилось разбирать автомобили, мотоциклы и оставлять их в таком виде. Умение собирать вещи заново стала тем единственным талантом, которым я воспользовался гораздо позже.

В течение моего первого года езды на мотоциклах я по глупости своей не хотел, чтобы кто-либо мне помогал, и я делал всю работу самостоятельно. Я знал, что делать, если мотоцикл не едет хорошо, как его приготовить, адаптировать, и был уверен - случись какая-то проблема, я знаю, как ее решить. На своем пути я сделал большое количество ошибок, но всегда учился и возился с техникой, испытывая огромное чувство удовлетворения, когда мои изменения приводили к хорошему эффекту. Мне так же пришлось узнать чувство разочарования, которое приходит с механической поломкой, я так и не смог с этим свыкнуться...

Несколько лет назад я работал с Эдрианом и Патриком Хедом, техническим директором Williams, над тем, что называлось "машиной с активной подвеской". Все это было на самом передовом рубеже технологий и ну-очень-замудренным машиностроением, автоспорт таких вершин еще никогда не достигал. На ней была установлена подвеска, контролировавшая высоту болида при прохождении поворота; система "трекшн-контроля", следившая за тем, чтобы колеса не проворачивались во

время разгона. Тогда мы взобрались на самую вершину технологических возможностей того времени. Все эти идеи были абсолютно новыми, и мы получали от этого огромное удовольствие.

И вот, как только они появились, активные болиды были запрещены. Для тех из нас, кто был заинтересован в дальнейшем пути развития автомобилей, это стало разочарованием, но, конечно, не столь сильным, как для тех бедолаг, типа Френка Уильямса и Рона Денниса, которые выбросили на разработку этих систем миллионы. Некоторые из технических разработок, над которыми мы работали, привели нас совершенно к иному пути развития конструкторской мысли, поскольку они были настолько новы и возбуждающи. До тех пор ограничения на принципы нашей работы и даже наших мыслей были настолько очевидны, и внезапно перед нами открылся мир контролируемой компьютером подвески и дифференциала, и идеи эти были настолько новы, и позволило нашему воображению открыть новые горизонты.

Что касается моих ощущений, то они выражались одним словом - фантастика. Это было буквально "родео Ф1". Я с трепетом вспоминаю, как вел свой активный Williams по Эшторилу на зимних тестах 1992 года с трекшн-контролем, анти-блокировочными тормозами, большими квалификационными покрышками, не имевших канавок, и 3,5-литровым движком. Это было страшное испытание... и даже больше того.

Это так несправедливо по отношению к людям типа Эдриана и Патрика - разрабатывать столь прекрасные болиды и никогда не знать, что испытываешь, сидя за их рулем. Понятное дело, они испытывают чувство удовлетворения, наблюдая за тем, как болиды мчат на пределе и правильно используются, но они не были бы человеческими существами, если бы, в один прекрасный момент, они бы не поинтересовались, каково это на самом деле - быть в кокпите в течение лучшего круга. Вместо этого, они вынуждены полагаться на людей типа меня, возвращающихся в гараж и объясняющих, что "оно не совсем верно реагировало".

После всех наших проблем в Австралии, мои новые коллеги из Jordan услышали от меня много подобных высказываний. Я не грыз локти, но и не был счастливым туристом - как обычно это называется, "я пытался оставаться спокойным после разочаровывающего 8-го места в 12000 милях от дома".

4. Честолюбие

Старт ГП Сан-Марино перемен в лучшую сторону не предвещал. В первом же повороте я столкнулся с Алексом Вурцем,

повредив при этом передний спойлер, и мне не оставалось ничего иного, кроме как ползти обратно в боксы. Вернувшись на трассу, я был уже девятнадцатым, остальной пелетон растворился далеко впереди.

Не самое приятное зрелище. После первых трех гонок у нас нет ни единого очка, и после первого круга я иду практически на последнем месте. С этого момента ситуация могла только улучшаться, и, к моему немалому удивлению, так оно и случилось. Я начал улучшать свои позиции, и в конце концов отыграл 11 мест. Я шел восьмым с неплохими видами на одно очко, когда машина сломалась.

Это разочаровывало, но в тоже время доказывало - моя решимость победить вопреки любым обстоятельствам не исчезла, восстановление моего боевого духа началось. Я по-прежнему хочу хорошо выступать, сражаться и побеждать. Опыт, конечно, штука хорошая, но не им единым живы гонки. Элемент соперничества - вот, что меня стимулирует в этом виде спорта.

Вовсе недостаточно гонять по "кольцу" исключительно ради бешенных скоростей. То, что меня побуждает вновь и вновь выходить на трассу - это возможность лучшим в мире пилотам сравнивать себя с другими, оценивая при этом сумасшедшем давлении, при тех или иных обстоятельствах свой уровень.

Я смотрю на итоги своих выступлений, на число выигранных мной гонок и занятых поулов, раскладываю их по полочкам, подобно актеру, созерцающему полученные награды. Они являются измерением моих достижений, тем следом, что я оставил в Формуле-1, и я горжусь ими.

Ты не можешь ими торговать, их невозможно у тебя отобрать. Они - для книг рекордов и, когда я закончу карьеру пилота, то смогу оглянуться на свои результаты, как на итог тяжелой работы, проделанной для того, чтобы взобраться на вершину. Но вопрос состоит в том, что явилось первопричиной моего желания взойти на эту высоту?

Я неоднократно пытался понять источник моей мотивации и честолюбия, поскольку, возможно, именно здесь кроется секрет того, почему ты показываешь свои лучшие качества. Цена бытия пилотом Гран-при высока - все эти опасности, с которыми ты сталкиваешься, пока гоняешься; твоя семья, частная жизнь, что остаются в стороне - я неоднократно задавался вопросом - почему мне так хотелось заплатить эту цену.

Какова бы ни была первопричина, она проявилась в высоком уровне моей езды. Чем бы я ни занимался, мне все время необходимо ставить перед собой новые цели и вызовы, подогревая свою мотивацию. Должно существовать что-то к чему

мне нужно стремиться, что поддерживало бы во мне интерес, некие амбиции, требующие удовлетворения - но я постоянно задаю себе один и тот же вопрос: "Почему?" Что это за червоточинка, не дающая мне почивать на лаврах? Специфическая ли это черта моего характера или просто такова человеческая натура?

Какое-то время меня беспокоила необходимость преодолевать засевшую глубоко внутри неудовлетворенность от самого себя, для этого мне было нужно добиваться чего-то, чем можно было гордиться. Мой отец был настолько всемирно известен, что, подрастая, я ощущал, что должен явиться миру и самоутвердиться своими собственными силами. Меня пробирала дрожь при мысли о том, что меня будут воспринимать как человека, которому успех был преподнесен на блюдечке с голубой каемочкой.

Вообще-то, несмотря на все обвинения в том, что я выстроил свою карьеру благодаря фамилии, мне было намного легче покинуть автогонки в самом начале, и избежать таким образом всех этих очевидных сравнений. Я рассматривал такой вариант, но наслаждался автогонками, и мне нравилось ездить быстро. Если бы я не стал гонщиком, то впоследствии мучил бы себя тем, что испугался сравнения, и вот этого я делать не собирался. Так что я стал гонщиком вопреки, а вовсе не благодаря репутации отца.

Тем не менее, мне потребовалось какое-то время, чтобы осознать и суметь справиться с отцовским наследием, но в конце концов я понял, что ничего не смогу поделать с тем, что люди думают или помнят. Я никогда не старался превзойти достижения отца и, невзирая на испытываемое к нему почтение, его успехи не сравнимы с моими. У меня свои собственные проблемы и задачи, и бесполезно пытаться подражать тому пути, который прошел он. Мы - разные, и, несмотря на все вопросы о моем отце, которые мне задавали все это время, я шел по жизни своим путем и ставил свои собственные цели. Как и у него, у меня были взлеты и падения, и я справлялся с ними изо всех имеющихся сил.

Ты не можешь заниматься автогонками спустя рукава. Это - спорт, своими тренировками и стрессами требующий от тебя огромных усилий, и в конце этой радуги должен находиться такой большой горшок с золотом, который заставил бы тебя сделать первый на нее шаг, должно существовать достойное вознаграждение, оправдывающее потраченные усилия.

Многие пилоты не задумываются над тем, почему они так страстно желают завоевать титул чемпиона мира, он подобен Эвересту - просто есть, а стало быть "я, пилот, хочу взойти наверх,

чтобы доказать, что являюсь лучшим". Отличная мысль. Нет слов, было бы намного проще, если бы при завоевании титула гонщик автоматически провозглашался лучшим, но, увы, это не так. Помню, как в телеинтервью Жака Вильнева на следующее утро после завоевания им титула в 1997 году первым делом спросили: "Это ведь не так много значит, правда же, ведь у тебя была лучшая машина в пелетоне?"

Выигрыш чемпионата не более, чем шаг на пути к тому, чтобы считаться лучшим. Если целью является победа, добиться которой способны немногие, тогда эта причина вполне достаточна, но ты должен понимать, что ощущение это не будет длиться вечно. В отличие приза, стоящего на полке, ты не сможешь продолжать испытывать такое же возбуждение или приковывать внимание всего мира к своему достижению неограниченно долго, но так здорово испытать это хотя бы раз!

Естественно, к этим ощущениям привыкаешь, и они толкают нас к новым успехам, чтобы вновь пережить этот момент, еще раз подняться на такую высоту, но, как зима сменяет лето, рано или поздно победам так же неизбежно приходит конец. Позже все это будет казаться сном, и только несколько фотографий будут убеждать тебя в том, что это происходило с тобой наяву. Я не демонстрирую никаких гоночных трофеев и не развешиваю фотографий лучших моментов у себя дома, так как чувствую, что до тех пор, пока еще могу гоняться, чего бы я ни добился в прошлом, все это не имеет отношения к дню сегодняшнему и не хочу напоминать самому себе или моим гостям о том, каким крутым я бывал. Я еще не настолько погрузнел.

Гран-при дословно означает "Большой Приз", но на самом деле в Формуле-1 не существует действительно большого приза за победу, по крайней мере в том виде, в котором многие из нас могли бы ожидать. К примеру в гонке "Инди-500" все иначе, там победитель в момент вручения ему "чека" огромных размеров, даже не выходит из своего болида, и, таким образом, все зрители могут видеть взаимосвязь между победой и наградой.

В Формуле-1 вся эта кухня немного сложнее, но в конечном счете она сводится к следующему - чем быстрее ты гоняешься на треке, тем потенциально лучше ты сможешь жить вне его. Тут, вместо автоматического дохода, ты должен вести переговоры с командой, спонсором или кем-нибудь еще. Это делает интересными взаимоотношения между пилотом и шефом команды, поскольку всегда есть кажущееся несоответствие между тем, как каждая сторона смотрит на причины их совместного успеха.

Тем не менее, если пилот решил посвятить лучшие годы

жизни гоночному автомобилю, то ему лучше быть хорошим переговорщиком… или не беспокоиться о деньгах вообще. Я пришел к мысли, что благоразумно заработать как можно больше за время своей карьеры, так как после ухода на пенсию из Формулы-1 я мало на что сгожусь.

Несмотря на то, что деньги могут быть целью, они вовсе не обязательно являются мотивирующим фактором. Однажды мне предложили сделку, которая была направлена на мотивирование меня к победе путем привязки зарплаты исключительно к выигрышу гонок. Я не гоняюсь ради денег и мне казалось, пойди я на такую сделку, у команды создалось неправильное впечатление об источнике моей мотивации. Победы и деньги - это абсолютно разные вещи, но в этом факте трудно убедить людей с коммерческим складом ума.

Более того, через какое-то время, увеличение размера вознаграждения становится абстракцией. Я встречал достаточно богатых людей, которые отдали бы все, чтобы взойти на верхнюю ступень подиума, если только это можно было бы купить за деньги. Я видел также много богатых автогонщиков, которые выглядели так, будто после провального выступления им больше не за чем жить. Отсутствие побед сильно задевает.

Слава может соблазнить нас сделать то, что в иной ситуации мы бы даже не приняли в расчет, но она - двуличная подружка. Я не возражаю, когда повсюду развешаны мои фотографии, на которых я изображен в момент какого-то свершения, но однажды после выноса Шумахера в Сильверстоуне в 1995 году меня выставили миру как "идиота". Желание изменить столь специфическую репутацию естественно может служить отличной мотивацией.

Ладно, возможно мне хватит уже анализировать, почему я хочу побеждать. Позже, может быть, неплохо будет снова поразмыслить о мотивирующих факторах, перед тем как пуститься в опасное и эмоционально напряженное путешествие. Вообразите, что вы выигрываете титул, понеся все описанные выше жертвы, и обнаруживаете себя неудовлетворенным и разочарованным. Чувство опустошения может быть чудовищным.

На самом деле, довольно часто наибольшее удовольствие от любого соревнования приносит само сражение. И вспоминая потраченные усилия, ты более весомо оценишь конечный результат. Если первый титул достается пилоту без борьбы, он может удивиться, а стоит ли титул всех этих усилий, но если он вынужден бороться до последней гонки, то почувствует себя настоящим чемпионом.

Когда ты приходишь в Формулу-1, твоя первая цель -

выиграть гонку. И если тебе везет, а большинству других - нет, затем ты ставишь перед собой новые цели. Если ты победил в одной гонке, то хочешь победить еще. Может быть, ты намерен выиграть две гонки подряд или набрать определенное количество побед за сезон. И все-таки больше всего тебе хочется заполучить корону чемпиона мира.

Но что произойдет, когда ты справишься с этим подвигом? Тебе покорился предельный вызов и, несмотря на то, что очевидной вещью является попытка повторить такой успех, ты начинаешь спрашивать себя: "А что дальше?" Предложение завоевать еще один титул не так привлекательно, как оно звучит, потому что победа в одном чемпионате - это громадная психологическая и физическая борьба. К концу сезона ты во всех смыслах выжат, как лимон, и разумная часть твоего сознания меньше всего хочет, чтобы ты еще раз прошел через все это напряжение

Лишь два дня спустя моей победы в чемпионате 1996 года я окончательно проснулся и осознал, что сделал. Как будто голос в моей голове внезапно сказал: "Все, о'кей, Деймон, сейчас ты можешь выпить чашечку чая и расслабиться." В течение предыдущих 48 часов моя жизнь была хаосом, состоящим из интервью прессе и выступлений перед телекамерами. Несмотря на то, что я говорил о титуле, у меня абсолютно не было времени подумать о нем самому. И только когда страсти вокруг поутихли, до меня дошло окончательно.

В течение двух месяцев я испытывал чувства облегчения, выполненного долга и удовлетворения от того, что все, в конечном итоге, вышло так, как надо. С этой точки зрения все сражения, боли и затраты того стоили. Я собирался сделать нечто, и, к моему грандиозному удовольствию, этого добился.

Победив в том чемпионате мира, я по-новому взглянул на свою карьеру. Гонка за чемпионским титулом на протяжении почти всей моей карьеры снабжала меня амбициями и мотивацией, но теперь ситуация изменилась. Я вопрошал самого себя о будущем и желал знать - теперь, когда цель достигнута, буду ли я и дальше мириться с риском пилотирования гоночного автомобиля.

В конце концов, все шло к тому, что я собирался вернуться в первые ряды. Переход в Arrows не давал мне возможности отстоять титул, а общее мнение состояло в том, что в 36 лет я выиграл свой первый и единственный чемпионат мира и, вполне возможно, свой последний Гран-при. Конечно, выслушивать эти мнения было не особо приятно, но спорить было трудно.

После потери места в Williams, на волне разочарования я

начал подумывать об уходе на пенсию, но оказался не готов просто так выбросить весь свой опыт и квалификацию, пусть даже и став чемпионом. Я чувствовал, что кое-что еще могу дать спорту, и мне не хотелось сидеть дома в тапочках, с завистью наблюдая за остальными. Я твердо решил продолжать, и если это означало, что мне придется попытаться няньчиться с Arrows, то так тому и быть.

Впрочем, счастья это не принесло. Я столькому научился, и, выигрышем титула перейдя Рубикон, знал, что если когда-либо мне вновь представится возможность победить в чемпионате, кое в чем мне будет намного легче. Отныне мне было известно, как выиграть титул, какие ошибки при этом можно допустить, но я сидел в машине, которая не могла предоставить мне эти возможности. Золотое правило состоит в том, чтобы переходить в конкурентоспособную команду, а в 1997 году, казалось, я это правило нарушил.

Шансов защитить титул в Arrows у меня не было никаких, поэтому я был должен найти новый вызов, который зажег бы во мне огонь на весь сезон. Поиски мотивации могут стать проблемой, но в моей ситуации мне не пришлось ходить далеко. Фактически все, что мне надо было сделать для этого, так это выслушать критику в свой адрес.

Одним из наибольших обвинений, брошенных после победы в мой адрес, стало избитое клише, будто я выигрывал гонки лишь потому, что сидел в лучшей машине. Глубоко в душе я знал, что это не так, но было бы неплохо повернуть ситуацию таким образом, чтобы в конце концов доказать, что я был пилотом, имеющим больше способностей, чем мне приписывали. Вот этот шанс Arrows мне предоставил. Если бы я смог довести их машину до не виданного ранее уровня, то доказал бы всему миру, что помимо всего прочего, я был пилотом, заслужившим звание чемпиона мира - тем, кто действительно мог гоняться. Таковы были мои планы.

За время пребывания в Arrows произошло как несколько приятных моментов (захват лидерства на Гран-при Венгрии и почти выигранная поул-позиция в последней гонке сезона в Хересе), так и ряд невеселых эпизодов. Машина была плоха, и для всех в команде, включая меня, это создало проблемы. Если тебе платят как спортсмену, а результатов нет, тебя начинают клевать со всех сторон. Никому не нравится видеть человека, получающего много денег, и на сторонний взгляд их не оправдывающего, но с другой стороны, я был самой разочарованной стороной. Я нахожусь в Формуле-1 потому, что меня пьянят гонки и работа над машиной. Пятиться назад

противоречит моему честолюбию. Во время моего сезона в Arrows Том Уокиншоу воспользовался случаем, чтобы на столь обласканном вниманием прессы Гран-при Англии публично предъявить мне претензии в том, что я не выполняю свою долю работы в команде. Он сказал, что Хилл частично утратил мотивацию, и, мол, не сильно-то и старался. Услышав это, я пришел в ярость.

Подобные обвинения абсолютно не провоцируют меня выступать лучше. Это тот тип словесных уколов, что витают вокруг, и затем, до того, как они дойдут до тебя, находится целый хор людей, эту тему развивающих. Вряд ли то, что я получал хорошие деньги за управление плохим болидом, было моей ошибкой. Хорошее тактическое мышление не помощник, когда ты идешь восьмым и продолжаешь отставать. Просто все были разочарованы, видя, как временные и денежные затраты выбрасывается в корзину.

Критика, подобная той, что высказал Том, говорит в первую очередь о том, что шеф сыт по горло отсутствием успеха у его команды. Позже, когда я закончил тот уикенд, добыв очко на глазах у переполненных трибун "Сильверстоуна", было высказано предположение, что я, дескать, так хорошо выступил из-за критики в мой адрес. Ни слова правды. Улучшение результата сразу после того, как пилот был публично раскритикован, вовсе не означает связь этих двух событий. У меня такой характер, что если я хочу добиться поставленной цели, то отдам ради этого всего себя. Я бы ничего не добился в Формуле-1, если бы поступал по-другому, и именно поэтому я добыл очко для Тома и Arrows в тот день. С его словами, брошенными в мой адрес, поделать ничего уже было нельзя, кроме как выложиться в гонке на полную катушку плюс небольшой подарок фортуны в виде нескольких не финишировавших болидов впереди.

Все силы в пилотаж я вкладываю на подсознательном уровне. Еще ребенком сев на мотоцикл, с самых первых секунд я понял, что это самое лучшее, что я когда-либо делал, и то чувство возбуждения и решительности никогда меня не покидало. Существует простая связь между тем детским опытом и моим нынешним участием в гонках - я прихожу в дикий восторг от ускорения . Эта простая формула работает уже больше тридцати лет.

В первый раз я встал на лыжи в возрасте пяти или шести лет, мне это понравилось, в десять я впервые проехался на том самом мотоцикле. Уже тогда я ненавидел ездить на нем со скоростью черепахи. Я хотел ездить быстро.

Вряд ли моя любовь к скорости передалась мне от моего отца,

ведь я вовсе не стремился стать автогонщиком. Меня совсем не тянуло к автомобилям, тогда как мотоциклы напротив, очаровывали.

Управляя мотоциклом, ты сливаешься с ним в единое целое. В нем есть что-то неземное. Вождение мотоцикла с наклоном делает движение больше похожим на полет, чем на вождение автомобиля, движущегося в горизонтальной плоскости. На мотоцикле каждое движение твоего тела оказывает воздействие на него - мотоцикл движется вместе с тобой, поэтому ты иногда ощущаешь, будто мотоцикл является продолжением твоего тела.

Я начал постоянно гоняться, когда мне было 19 лет. В будние дни я работал строителем и это приносило мне достаточно денег, чтобы я смог купить свой первый мотоцикл и вывести его на трассу. У меня был старенький фургон и каждую субботу я начинал с того, что закатывал мотоцикл в его кузов и отправлялся на гонки. Тогда для меня это было ВСЕ.

Я представлял себе, как побеждаю, но была одна существенная проблема: я просто не знал как это делается. Все, что руководило мной, была жесткая решимость в том, что я не смирюсь с поражением и добьюсь своего, чем бы ни занимался. Не хватало ли мне так необходимых денег, ломался ли по дороге на трассу мой фургон - я рассматривал каждую проблему как вызов, брошенный мне лично, и который мне необходимо преодолеть.

Я отказывался от помощи, так как хотел добиться самостоятельного успеха, но я участвовал в национальных мотогонках, где гоночные стандарты были слишком высоки для новичка-одиночки. Все, что у меня было - это одержимость, связанная не только с мотогонками, но и с мыслями о строительстве моей собственной судьбы и познании школы жизни на собственной шкуре.

На свою первую гонку я приехал на устаревшем дорожном мотоцикле, купленном в магазине "Элит Моторс" в Тутинге - поддержанной "Хонде-CB500", никоим образом не годившейся для гонок. Я не стал специально настраивать ее или менять шины, а просто заклеил фары и понесся по треку что было сил.

В своем сознании я немедленно стал чуть ли не Барри Шином. Мне казалось, что талант позволит превзойти всех и, бесконечно наивно, воображал, что характеристики машины не важны. Если я буду достаточно быстр, говорил я себе, то какой бы мотоцикл я ни выбрал, все равно смог бы выиграть, и с этой мыслью я три года сражался в хвосте пелетона. Я не умел даже толком стартовать, поэтому в каждой гонке, когда остальной пелетон уже проходил первый поворот, я все еще пытался

тронуться с места. Вряд ли с таким подходом у меня была возможность победить, но я наивно считал, что моей решимости для этого вполне достаточно.

Несмотря на хорошую мину, в действительности я был безнадежно разочарован и близок к принятию решения о том, чтобы уйти из гонок. Моя карьера, шедшая до этого в гору, вдруг обернулась гнетущим, разочаровывающим провалом, но я не хотел сдаваться. Надо было что-то менять, и я принял решение перейти на один-два гоночных уровня ниже и внимательно разобраться в том, что делаю. Это был первый сделанный мной правильный шаг, поскольку в конце концов я понял очевидный факт: ты не можешь прийти в гонки и на следующий день стать чемпионом мира. Тебе надо терпеливо приобретать необходимые навыки и концентрировать собственные усилия в правильном направлении. Это хороший урок для нынешних молодых гонщиков, которым стоит сделать выводы из моей истории шестнадцатилетней давности.

Я поменял карбюраторы и сконцентрировался на том, чтобы заставить мотоцикл стартовать "с полуоборота". Вдобавок я начал каждый уик-энд гоняться в "Брэндс-Хэтч", что сделало меня специалистом как по этому треку, так и по Южной Окружной Дороге. Я куда больше размышлял об используемых навыках вождения и даже начал делиться кое-чем, что раньше держал в себе, с некоторыми другими людьми, имеющими отношение к спорту. И тут вдруг я стал победителем.

Я по сей день вспоминаю свою первую победу, как один из самых лучших моментов своей карьеры. Шел 1983 год, три года спустя моей первой гонки, и это было великолепно.

Я выиграл с большим отрывом. Насколько именно, я так никогда и не узнаю, поскольку с того момента, как вышел в лидеры, до тех пор, пока я не увидел клетчатый флаг, я не осмеливался оглянуться назад, опасаясь, что кто-нибудь собирается меня обогнать. Пересекая финишную черту, я испытывал непреодолимое чувство недоверия к происходящему, потому что так упорно пытаясь выиграть, и вдруг это сделал. Я просто не понимал - почему.

После той первой победы я начал побеждать постоянно, и в один прекрасный момент почувствовал себя непобедимым. Я знал в "Брэндс-Хэтч" каждую кочку и, невзирая на уровень соревнований, мне казалось, что всегда смогу там выиграть.

И именно так, как они это делали много лет спустя, после моей победы в чемпионате мира Формулы-1, скептики предположили, что я побеждаю благодаря самому быстрому мотоциклу. Как-то раз в одной из гонок на моем мотоцикле

полетела коробка передач, и я не мог на нем ехать. Тогдашний владелец трека Джон Уебб одолжил мне немного денег из наличности в кассе, посоветовал отправиться в паддок и найти кого-нибудь на таком же мотоцикле и взять последний напрокат. Я так и сделал, и пусть даже шины отличались от тех, что использовал я (меня это немного беспокоило), гонка была выиграна. Моя скорость ничуть не уменьшилась, и всем стало ясно, что этот успех - личная заслуга гонщика, а не мотоцикла. Но, что важнее, я сам осознал, что в этом кроется моя личная заслуга, а не мотоцикла.

Окрыленный своим открытием, я стал обдумывать долгосрочные перспективы моего пребывания в мотогонках и пришел к выводу, что они не очень многообещающи. Не многие британские мотогонщики смогли заработать приличные деньги и мало кто из них имел долгую мотогоночную карьеру. Это наводило на мысль, что если я хочу зарабатывать себе на жизнь гонками, мне стоит этого делать, гоняясь не на мотоциклах. Тогда первый раз в жизни я подумал о том, чтобы попробовать пересесть в автомобиль.

Благодаря отцу, я знал людей из автогоночного мира и был в курсе, что пилоты, некоторые в возрасте пятидесяти лет, могут заработать на автогонках хорошие деньги. Идея иметь постоянный доход, гоняясь на быстрых машинах, нравилась мне все больше и больше. И чем больше я ее обдумывал, тем сильнее меня привлекали автомобили. Если ты хочешь серьезно заниматься автогонками, то должен уделять этой профессии все свое время и, казалось, она того стоила. Это было изменение карьеры из прагматических соображений.

То, что автомобиль и мотоцикл далеко не одно и то же, не имело значения, мое желание добиться успеха просто плавно перешло на автогоночную карьеру и мне очень хотелось побеждать и получать за это зарплату. Я не ожидал, что стану богатым, но мне не хотел гоняться на любительских началах, зарабатывая при этом на жизнь где-то на стороне. Очень скоро я стал столь же целеустремленно и настойчиво думать об автогонках, как раньше думал о мотоциклах.

Этот вид гонок, так же как и мотоциклетный, носил в себе дух соперничества, и в этом смысле большой разницы между машинами и мотоциклами не существовало. Проблема была в том, что до этого я практически не интересовался автогонками. Я работал курьером и гонялся на мотоциклах в свободное от работы время, из-за чего у меня не было возможности смотреть еще и автогонки. Конечно, я знал историю этого вида спорта, но не смотрел каждое Гран-при. Положение дел необходимо было менять. С того момента, как я решил пересесть в автомобиль, я стал смотреть Формулу-1 постоянно. Я относился к этому, как одной из обязанностей моей новой работы.

Впрочем, после того, как ты погонялся на гоночном мотоцикле, ты не можешь влюбиться в формулу-Форд, а я начал свой путь в автогонках именно с этого класса. Лишь в Формуле-3000 я впервые сел в машину, удельной мощностью двигателя и сцеплением с трассой отдаленно напоминающую мой мотоцикл "Ямаха-350", а Ф3000 всего лишь на ступеньку ниже Формулы-Вплоть до этого времени я ездил на куда менее быстрых машинах, но с более мощным сцеплением с дорогой. Тем не менее, я получал свою порцию адреналина, и у нас проходили неплохие сражения, но того ощущения "высокого полета", которое я получал от езды на мотоцикле, не было.

И только пилотирование машины Формулы-1 приближается по ощущениям к езде на гоночном мотоцикле. В мотоцикле нет излишних наворотов, ничего, что ограничивало бы его скорость. Машины младших формул спроектированы с заранее заложенными ограничениями, которые делают их немножко грубоватыми, но формулы-1 делаются по последнему слову техники с использованием самых последних технологий и благодаря этому данный вид автогонок является вершиной автоспорта. Эти машины хороши настолько, насколько возможно совершенство.

Однако, какой бы ни была машина, ты несомненно должен пытаться делать все от тебя зависящее, не важно, едешь ли ты на слабеньком автомобиле Гран-при из разряда постоянных круговых, или же ты лучший мотогонщик в пелотоне. Ключевым понятием гонок является отдача на полную катушку - и я поступал так с того самого момента, как сел в свою первую гоночную машину. Мотивация у любого гонщика, который хоть чего-то стоит, одинаковая - все мы хотим взять лучшее у самих себя и наших машин, и мы все мечтаем о победе.

Правда, не всегда дела складываются таким образом, как ты того желаешь. Ты можешь постоянно пытаться делать все, что в твоих силах, но если машина настолько плоха, что в гонках еле

ползет, в конце концов это начинает плохо влиять на твою способность выкладываться на все 100 процентов. Ты не можешь бороться, то есть не можешь делать ту работу, за которую тебе платят, потому что у тебя плохая техника.

Было бы не очень здорово для сборной Англии, если бы Майкл Оуэн стоял на воротах, ведь он парень, который лихо забивает голы, но не сможет этого делать будучи вратарем. Поставь его на пару-тройку игр в ворота - и ему это быстро надоест, но его мотивация при этом не изменится. Он по-прежнему будет хотеть забивать голы, его характер останется тем же, но его способность делать свою работу будет существенно ограничена.

Глупо ждать, что ты победишь в каждой гонке, в которой участвуешь, или в каждом чемпионате, где ты оспариваешь титул, поэтому уметь терпеть временный спад в результатах - это тоже часть искусства пилота. Разочарования будут всегда перевешивать триумфы - даже Джим Кларк проиграл больше гонок, чем выиграл. Если ты выигрываешь постоянно, то возможно ты занят чем-то слишком легким; чем-то, что недостаточно мобилизует.

Вот в чем прелесть Формулы-1 - это высшая ступень, предельный вызов. В Америке, в серии Индикар может иметься один-два исключительно хороших пилота, но в Формуле-1 таковых четыре-пять, и много больше стоит буквально на пороге того, чтобы считаться исключительными. Победа над этими людьми дает тебе такой кайф, который ты больше нигде не получишь, а чувство удовлетворения от проделанной работы здесь лучшее из всех, что могут быть на свете, добавьте к этому чувство выполненного долга и наслаждения от законченности своей работы. Невзирая на риск и жертвы, именно эти моменты заставляют нас снова возвращаться в гонки, в попытках добиться большего.

5. Имидж

Для получения правильного представления об имидже быстроменяющейся Формулы-1 необходимо принять во внимание как команды, так и гонщиков. Не очень хороший карьерный ход - оказаться под градом насмешек. Каждая команда пытается показать, что у нее самая лучшая машина, и каждый гонщик пытается предстать как можно более уверенным в своих силах, что все находится под контролем, но за этим фасадом скрывается напряженнейшая работа по достижению успеха.

Нам известно, что гонки - красивый вид спорта, потому что нам это постоянно твердят, но иногда в стиснутых зубах красота

едва различима. Вновь и вновь ты обнаруживаешь себя на затридевятьземельной трассе, в десятый раз натягивающим холодный пропотевший подшлемник, опустошенный после езды четвертый день подряд и не ожидающего ничего больше от жизни, кроме сухой смены одежды и чашечки чая. Очаровательно? Только не сейчас.

Никто из нас не участвовал бы в Формуле 1, если бы мы не наслаждались этим видом спорта, но так легко забыть о нашем имидже на публике. Нашей целью, целью гонщиков, являются победы, и мы идем к ней, концентрируя свое внимание на аэродинамических подстройках, характеристиках покрышек, моторов, тестовых сессиях и так далее, и тому подобное. Это оставляет совсем немного времени для праздного образа жизни, которым по мнению многих обывателей мы живем, потому что мне не кажется, что есть какой-то гонщик, который скорее бы выпил коктейль, нежели добился, чтобы его болид поехал быстрее.

Но в массовом сознании все еще существует старомодный образ гонщика, взращенный знакомыми картинами давно прошедших времен. Думая о Формуле 1, большинство людей видит перед глазами образ мчащейся Ferrari, выписывающей круги по трассе в Монако с эдаким плейбоем за рулем - тем же самым, что только перед гонкой прохаживался по своей яхте, ни о чем не беспокоясь, затем прыгнул в болид и перед обедом накрутил семьдесят кругов ада. Нам нравится верить в этот миф, но правда заключается в том, что данный тип гонщиков обычно не самый удачливый.

Исторически Формула 1 была игровой площадкой для богатых и известных, поскольку для успеха необходимо было иметь хорошее финансовое состояние, и ты должен был быть сногсшибательно талантливым. У этого спорта существовал практически аристократический шарм - с баронами, графьями, князями и наследниками всего и вся, выстраивавшимися на стартовой решетке рядом с несколькими богачами и достаточным количеством гонщиков-джентельменов. Этот образ живет до сих пор, поскольку множество людей хотят видеть наш вид спорта состоящим настолько же из очарования и эксклюзивности, сколь и спонсорской поддержки и мощности моторов. Команды приглаживают перышки перед спонсорами, а затем уже спонсоры желают получить наибольшую отдачу от своих вложений. Безусловно, наверняка найдется парочка гонщиков, получающая удовольствие от того, что мир думает о них, как о бесстрашных плейбоях. И, на самом деле, я бы не отказался оказаться одним из них!

Образ Формулы 1 - это именно то, что она продает, и Гран-при Монако - первый тому пример. Да, наверно, это немного абсурдное место для проведения гонки, но Монако важно для здоровья Формулы Представьте себе эту одну гонку, и вы поймаете себя на мысли о богатстве, блеске, славе, и трассе, которая в течение многих лет овеяна хорошо знакомыми вехами в истории мотоспорта в любом уголке мира. Гран-при Монако известно в любой точке планеты.

Это место вполне привлекательно, и, если ты хорошо выступаешь в Монако, то жизнь кажется прекрасной. К сожалению, последний сезон не стал таковым. Фактически, это был ужасно грустный опыт, поскольку весь уикенд сложился неудачно для команды Jordan. Мы с Ральфом Шумахером квалифицировались в последних рядах пелетона, едва успев уйти с последних мест; я проклинал болид за его плохую управляемость, и надеялся, что, как обычно, произойдет перелом, но машина продолжала выдавать один ужасный круг за другим. Все шло к тому, что чертовски тяжелая работа приносила очень маленькую выгоду.

Из-за малого размера Монако тут трудно гоняться при любых обстоятельствах, а когда все идет против тебя, то это может привести к депрессии и клаустрофобии. Боксы команд очень малы, паддок сжат, и от одного места до другого ты можешь добираться целую вечность. Сказывается наследие прошлых времен, когда у команд было меньше оборудования, привозимого с собой на гонку, и все выглядело естественно. В нынешние времена Монако просто не вписывается, и приходится выкладываться на полную катушку, даже если это сводит тебя с ума. Нам предстояло проделать огромное количество работы над болидом, но не в гараже размером с лифт.

Пит-лейн в Монако слишком узка, и там постоянно шляются гости, журналисты, спонсоры - Монако, одна из тех гонок, которую, как кажется, хочет посетить любой. Трудно сделать шаг без того, чтобы кто-нибудь не хотел с тобой поговорить. И хотя мы привыкли к вниманию, в Монте-Карло оно перехлестывает через край. Если ты не будешь осторожен, то можешь провести слишком много времени, пожимая руки, не успев подготовить болид к гонке.

Но не только гонки занимают ума людей. Гран-при обычно совпадает с Каннским кинофестивалем, и повсюду ты натыкаешься на старлеток, звезд кино, стоящих в правильных, с точки зрения видимости, местах. Любой, считающийся себя кем-то важным, приезжает на уикенд в Монако, и многие из них заинтересованы в том, чтобы "посмотреть и быть увиденным".

Очень страшно порой вести свой болид по запруженной пит-лейн, чтобы не уменьшить вдвое численность королевских семьей Европы! Хвала Господу, что у нас существует ограничение скорости, иначе порой мог бы возникнуть серьезный дипломатический инцидент.

Все эти знаменитые визитеры очень привлекательны для журналистов-фотографов, они прямо лезут на камеры, но иногда мне становится интересно, как много этих людей действительно понимают, что тут вообще происходит. В этом году одного очень знаменитого человека перед стартом гонки спросили, кто, по его мнению, выиграет, на что он ответил: "Если будет дождь, бьюсь об заклад, это будет Дэвид Шумахер".

А один из них даже завел себе привычку приходить на гонки в течение всего сезона. Круглый год мы наблюдали, как Сильвестр Сталлоне болтался там и сям, впитывая атмосферу, делая заметки, болтая при этом с таким количеством людей, с которым только успевал это делать. Он готовился к съемкам фильма о Формуле 1, который, без сомнения, даст этому виду спорта куда большую раскрутку на штатовском рынке, чем Формуле это надо (тем более, что одна из величайших звезд в мире будет и режиссером, и актером). Среди всех остальных людей в Формуле 1, Берни Экклстоун является главным, кто убеждает, что этот вид спорта продолжает развиваться, и, примериваясь к американскому рынку (который Формуле действительно нужно под себя подмять, если она мечтает о том, чтобы действительно считаться чемпионатом _ Мира _), возможно будет безопасным сказать, что он помогал Сталлоне настолько, насколько это вообще возможно. В конце концов, он достаточно умен, чтобы увидеть, что лощеный, многобюджетный фильм - именно то, что хочет спорт, и, больше того, спонсоры.

У Берни безусловно талант по расфасовке и продаже марки Формула Он является центральной фигурой в успехе этого вида спорта, вот уже в течение двух десятков лет, подписывая контракты со всеми командами, распределяя телевизионные права и создавая общее представление, которые миллиарды людей во всем мире видят на экранах своих телевизоров.

Берни сорвал удачный куш на мотогонках и стал самым высокооплачиваемым директором в британской истории, с жалованием под 1 миллион фунтов в неделю - совсем неплохо для продавца подержанных мотоциклов со старой кентукской дороги. Он обладает инстинктивным пониманием того, как спорт работает, и именно его взгляды на ход вещей привели этот спорт к такому высокому и доходному уровню. Мы являемся современными Бен Гурами, участвующими в гонках колесниц по

всему миру, частью шоу, и прекрасно это понимаем. На вершине всего сидит Берни, оглядывая созданный им "Цирк Максимум", и Монако - жемчужина в его короне.

Гран-при Монако, благодаря своей славе и истории, всегда будет входить в календарь Формулы Спонсоры слетаются, словно мухи, и вы можете быть уверены в том, что вечером обязательно будете приглашены на встречу с ними, и, поскольку эти люди продолжают тратить свои сокровища на автогонки, не прийти туда было бы невежливо. Представление команды и развлечение гостей изо всех сил является частью моей работы - проблема, правда, состоит в том, что в это время половина моего мозга занята работой. В Монте-Карло ты не можешь перестать думать о тех проблемах, с которыми в скором времени столкнешься.

В Монако так происходит не только со мной, но и со всеми известными мне гонщиками. Некоторым, по причине необычности происходящего, здесь нравится гоняться, другие по известным причинам ее ненавидят, но все проводят уикенд в мыслях о предстоящем сражении.

Вождение по трассе Монако требует наибольшей среди остальных трасс сезона концентрации. На пути тебя поджидают мириады трудностей, способных поймать тебя врасплох - барьеры, которые можно зацепить, и твоя гонка закончится; повороты, заставляющие тебя замедлиться до скорости пешехода, и поверхность - настолько кочковатая, что тебе кажется, будто вот-вот вылетишь из болида. Естественно, в Монако невозможно провести тесты, и нет другого похожего на него "кольца", поэтому каждый год нам заново приходится вспоминать все его причуды. И если в течение уикенда с тобой не случится какой-нибудь пакости, ты вправе почувствовать себя очень счастливым.

В споре за дикую впечатляющую мощь есть только одна марка, способная посоперничать с Монако, - и имя ей, конечно, Ferrari. Совместите их и получите замечательный образ - самая очаровательная команда сражается в самом очаровательном месте. И чем более коммерческим становится спорт, вид красного болида мчащегося в повороте "Казино" становится в наши дни все более запоминающимся.

Образ Формулы 1 выстроен вокруг легенды Ferrari и, в настоящий момент, репутации Михаэля Шумахера. В них сочетается множество ключевых ингредиентов, успешно продающихся во всем мире. Разумеется, существуют и привлекательные сами по себе команды типа Benetton и Jordan.

Насколько Михаэль Шумахер, или любой другой гонщик в этом смысле, важен для Формулы 1, Ferrari - является сердцем этого вида спорта, слава ее разносится по всему миру. Чтобы ни

случилось, люди всегда говорят о Ferrari с чувством благоговения. Если эта команда выигрывает Гран- при, в газетах всего мира, включая, естественно, США, появляются гигантские заголовки.

Я бы солгал, сказав, что у меня больший, чем у кого бы то ни было еще, иммунитет к легенде Ferrari, и, на самом деле, если б мне представился такой шанс, я бы с удовольствие принял их предложение. Чувство пилотирования Ferrari в Гран-при можно вспоминать годами, и в старости ты будешь часами утомлять своих внуков. Твоя фотография была бы в книге рекордов и в истории команды. И неважно, сколь сильно ты считаешь себя крепким орешком, немногие решатся отвергнуть возможность погоняться за самую прославленную команду Формулы 1.

Проблема в том, что если ты принимаешь их предложение, то соглашаешься на маленькое неудобство. Достаточно большое количество хороших гонщиков в течение многих лет обнаруживали, что если за рулем Ferrari они не были на высоте, их жизнь превращалась в ад. Внимание безжалостно. Одна из итальянских газет ежедневно выделяет новостям Ferrari одну страничку, и многие, многие другие пишут обзоры после каждой гонки, и гонщики постоянно находятся под микроскопом, разглядывающим их слабости. Перипетии команды Ferrari имеют квази-религиозное значение для многих в Италии, и если ты выигрываешь гонки - становишься героем, но если у тебя не сложилось - критика может быть нескончаемой. Давление может быть еще сильнее, если гонщик - итальянец.

Значимость команды напротив остается неизменной, поскольку сила Ferrari опирается на ее историю. Когда ребенок впервые видит картинку гоночной машины, практически всегда она красного цвета, и с этого туманного времени идет любовь к Ferrari. Я не уверен, была ли Ferrari настолько удачливой, что впечатала в подсознание связь между скоростью и красным цветом, или же мир сам решил, что Ferrari - это прекрасный образ быстрой машины, результат одинаков. Подумайте о быстрой машине, и вы без вариантов подумаете о Ferrari, затем о скорости, славе, деньгах и золотой эре автогонок.

Конечно, кроме Ferrari, мы вспоминаем также о том, каким спорт был десятилетия тому назад и о подвигах наших предшественников, благодаря компаниям типа Mercedes и Ford, но Ferrari стоит на первом месте. Какова бы ни было правда о деловой стороне автогонок, важной частью остается придание ей шика и лоска, поэтому-то Ferrari, со всеми ассоциациями, окружающими это имя, жизненно важно для Формулы Убери эту одну единственную команду, и имидж гонок Гран-при ужасно пострадает, отсюда столько счастья из-за успехов Ferrari.

Однако, откинув мифологию, в настоящий момент команда Ferrari, возглавляемая людьми, что до 1996 года были в Benetton, представляет из себя интересный гибрид. Много лет назад всем заправлял Энцо Феррари, но теперь команда большей своей частью находится в подчинении француза Жана Тодта и англичанина Росса Брауна. У них австралийский дизайнер Рори Бирн, немецкий и ирландский пилоты, и машина оплачивается в основном на деньги "Мальборо" и "Шелл", компаниями, базирующимися в Америке и Голландии. В итоге в машине, за исключением местоположения фабрики, осталось немного итальянских корней. Впрочем, это не так важно, и такого наплыва народа на трассу после дубля в Монце старожилы не припомнят. Имя и образ Ferrari, как никогда ранее, сильны и итальянски.

В то время, как поставщики-производители все больше и больше выходят на первый план, вместе с этим меняется и роль гонщика. В середине 60-х именно пилоты были самыми яркими звездами шоу, но теперь мы становимся все больше похожими на жокеев на скачках, нанимаемых за их умение, но не рассматриваемых в качестве самого важного элемента для достижения победы. Конечно, наши услуги хорошо оплачиваемы, публика в первую очередь смотрит на гонщиков, но внутри Формулы 1 есть много людей, которые в ряду своих предпочтений поставят гонщика ниже шасси, мотора и покрышек. Выберите правильную лошадь, и только затем подыщите жокея, который на ней поскачет. Мы похожи на жокеев еще и потому, что для выполнения нашей работы нам приходится много путешествовать. За один год я провел между небом и землей полных 12 дней. Это почти 300 часов на самолете, и с каждым годом, при наших все более частых тренировках за границей, это число растет.

На большинстве европейских гонок из аэропорта я сразу еду на трассу, затем в отель, потом опять на трассу, и так до тех пор, пока гонка не закончится, и не наступит время отбывать домой. То же самое происходит на тестах, и хоть я и побывал во многих странах, вряд ли я смогу поделиться с вами рассказами о них.

У меня есть жена, четверо детей, и замечательный дом в Ирландии, и мне очень нравится проводить там время, но из-за своей работы большую часть года мне приходится проводить вдали от семьи. Я трачу кучу энергии на мечты о том, как бы мне побыстрее попасть домой. По-настоящему я отдыхаю лишь в кругу семьи, и для меня, как человека и как гонщика, это очень важно. Работа гонщика полна стрессов и периодически от этого давления нужно отстраняться, забывать его. Отдых, хотите верьте-хотите нет, играет очень важную роль в сохранении мотивации и

свежести для новых сражений.

Существует правило, запрещающее проведение тестов на неделе, в конце которой проходят гонки. Это выливается в то, что после трехдневной суеты Гран-при я обычно на денек приезжаю домой, потом улетаю на тесты в другую страну, после чего возвращаюсь на уикенд домой и затем начинаю готовиться к следующей гонке, и это если мне не нужно где-то еще встречаться со спонсорами. Несколько сумбурно, не правда ли...

В то же самое время еще нужно умудряться уделять время тренировкам, другим деловым проблемам, и, ведя такую жизнь, легко почувствовать себя истощенным. Тогда становится трудно увидеть блестящую сторону Формулы 1, и вот почему так много гонщиков концентрируется на том, чтобы сделать свою жизнь немного менее сумбурной.

Возьмите например персональные реактивные самолеты. Конечно, это роскошь, но для многих гонщиков Формулы 1 они становятся насущной необходимостью. Время, потраченное на ожидания в аэропортах, прохождение таможни, многочисленные задержки рейсов, может наложить свой отпечаток стресса еще до того, как ты прибыл на трассу. Как и многое другое в этом виде спорта, персональные самолеты носят оттенок шика, но со столь прагматической начинкой.

В нынешнее время ты должен быть полностью сфокусирован на обеспечении нормального образа жизни - организован, полон идей, в хорошей физической форме, и ни один компонент не дается просто так.

Важность физической подготовки добавляет еще одно ограничение на наши притязания на ведение шикарного образа жизнь. Я не уверен, что вы долго протянете в Формуле 1, ведя ночную жизнь в середине чемпионата. Человек, отважившийся перепить, например, перед Венгерским Гран-при, будет очень сильно сожалеть об этом, когда в 40-градусную жару посередине дистанции его прихватит похмельный синдром.

Если ты не в форме, никто не поставит тебя в угол, потому что с того момента, как гонка началась, автоспорт - спорт одиночек. Это у футболистов есть еще 10 соратников, способных выручить тебя, если что-то пошло неправильно. Обычно Гран-при длится около двух часов, без какого-либо перерыва посередине, и это больше похоже на марафонский бег, чем на что-либо еще - разве что марафонцам не приходится одевать на себя жаростойкие одежды.

Формула 1 сравнима с любым другим атлетическим видом спорта, только мы соревнуемся сидя. Это очень требовательная, тяжелая работа, требующая постоянного физического усилия -

вместо того, чтобы использовать свои мускулы, чтобы что-то двигать, ты используешь свою силу для того, чтобы удержаться на определенной позиции. Гонщик должен находиться в такой форме, чтобы оставаться собранным, когда на его тело выпадает огромная нагрузка, и на это тратится огромное количество энергии. В Имоле, например, я потерял два литра жидкости только из-за потения - это почти четыре пинты воды, вышедшего из моего тела в течение полутора часов. Только очень смелый отважится обнять гонщика после гонки. В августе я был на тестах в Хересе в Испании, где было 40 градусов жары, и я бы не назвал это идеальными условиями. Чтобы предохранить себя от обезвоживания, мне приходилось выпивать семь литров жидкости в день, иначе я бы засох на корню. Одеться в уморяюще жаркий день в трехслойную жаростойкую одежду - что может быть более противопоставимо неге на краю бассейна с баночкой холодного пива в руке?

Впрочем, насколько мы сильны атлетически? Меня часто просят сравнить подготовку гонщика с другими спортсменами, и это трудно сделать, поскольку каждый спорт требует от своих участников различной подготовки. Например, бегун на длинные дистанции может быть бесполезен на футбольном поле. Он просто не сможет достаточно быстро бегать на короткие дистанции. Пловцы много тренируются, но не смогут хорошо пробежать марафонскую дистанцию, в то время как штангист, способный поднять огромное количество веса, будет выглядеть достаточно вялым на 400-метровой дистанции. В спорте ценится умение сконцентрироваться на требованиях выбранной дисциплины. Уверяю вас, я сомневаюсь, что найдется много спортсменов из других видов спорта, способных проехать пару кругов в гоночном автомобиле и не свернуть при этом себе шею и охранить сердце от выпрыга наружу.

Вождение гоночного болида - это ежесекундное сражение. Ты ускоряешься, тормозишь и поворачиваешь так быстро, что постоянно сталкиваешься с высокими боковыми и фронтальными перегрузками давящих на свое тело, болтающих тебя из стороны в сторону, пытающихся выбросить тебя с места. Во то время, пока ты борешься с этим, ты должен еще обращать внимание на кочки, которые есть на каждой трассе, особенно в Монако, они трясут тебя так сильно, что после часа езды ты начинаешь впадать в полубессознательное состояние. Это все равно, что ехать на велосипеде по лестницам в течение полутора часов, или на роликах по мощеной мостовой.

Тем не менее, Формула 1 целиком выражена в этих ужасах, и Монако прекрасна настолько, насколько мы только можем ее себе

представить. Машины Гран-при, скользящие по крутым поворотам, по перекресткам и поворотам прекрасного королевства - один из самых запоминающихся образов. Формула 1 является частично спортом, частично бизнесом и частично развлечением. Монако и Ferrari - самые яркие ее части, а все остальные борются за оставшееся место под солнцем. Может быть, на взгляд из-за кулис Ф1 выглядит не столь прелестно, но когда мы вспоминаем о всей ее истории, все тех эмоциях, персоналиях и ужасах, мы не можем сдержать скрытую гордость от того, что являемся частью одного из самых величайших шоу на земле.

6. Соперничество

Мне нравится гоняться в Канаде. Здешние люди излучают оптимизм, полны надежд, мне же в этом сезоне этого крайне не хватало.

За пару дней до Гран-при я поднимался в своем отеле на лифте, и мне составил компанию парень, который сначала уставился на меня, а затем начал улыбаться.

- Как настроение, Деймон? - спросил он.

Я немного смутился и пробормотал что, мол, не разделяю его энтузиазма. Парень слегка удивился, ни на секунду не переставая улыбаться.

- Вы же участвуете в гонке, не так ли? - спросил он меня.

- Да, - ответил я, и парень заулыбался еще шире.

- Ну, тогда у Вас есть шанс, - сказал он и сошел на следующем этаже.

К тому времени, как я дошел до комнаты, мое настроение значительно улучшилось, и как потом оказалось, я чуть не попал на подиум. Золотое правило гласит: в Формуле 1 может случиться все, главное - не оставлять надежду. После ужасной аварии в Монреале был дан повторный старт, и это задало тон двум последующим часам. Казалось, гонщики сговорились сходить практически на каждом круге и, благодаря простой уловке держаться подальше от неприятностей, еще до своего первого пит-стопа я смог подняться на третье место. Все шло к тому, что я финиширую в первой тройке, и это придало бы сил всем в Jordan, меня включительно. Но тут о нас вспомнило наше невезение, и болид испустил дух.

Если от этого на душе скребли кошки, то происшествие после окончания гонки выглядело до боли знакомо. В борьбе за второе место у меня случилось небольшое сражение с Михаэлем Шумахером, и он ничтоже сумняшеся заявил на пресс-конференции, что он пытался меня обогнать, а я пытался его

убить, виляя по трассе слева направо. Прямо так и сказал. Не моргнув глазом, он предположил, что мой пилотаж мог его убить. Не важно, что в той же самой гонке Михаэль вышиб с трассы Хайнца-Харальда Френтцена, и что в прошлом он сам вилял передо мной бесчисленное количество раз. Он сообщил, что я приложил все усилия к тому, чтобы убить его, и все вокруг, раскрыв рты, слушали. Не удивительно, что мировая пресса принялась смаковать эту историю. Казалось, будто Хилл и Шумахер снова сцепились в схватке, а именно такие новости пользуются спросом.

На самом деле в этом сезоне наши пути уже пересекались. На первой гонке в Мельбурне я выехал из боксов, когда Михаэль шел на свой быстрый круг, и в первом повороте я оказался на его пути. Я пытался освободить ему дорогу, но места явно не хватало. Я ничего не мог с этим поделать, но по телевизору весь мир увидел, что я умышленно его блокирую. И для Шумахера это выглядело точно так же, поскольку он проехал мимо, потрясая кулаком.

Сколько раз мы видели подобный жест от Михаэля до этого? Что касается меня, я видел это более, чем достаточно, и решил про себя, что "мне это не нравится", и ушел с траектории. И вдруг, следующее, что я вижу, он атакует меня в следующем повороте, очевидно уязвленный. И именно в этот момент, телевизионные камеры переключаются на нас и начинают транслировать нашу маленькую стычку на весь мир.

Формула 1 - это спорт, но и в то же время развлечение. Она призвана удовлетворять любопытство зрителей и постоянно держать их в напряжении. Есть много рецептов, как этого добиться, но, как и в любом другом виде спорта, народу нравится наблюдать дух соперничества. Им хочется видеть, как гонщики, стиснув зубы, сражаются друг с другом. И в Формуле 1 они обычно это получают.

Со временем соперничество развивается. Пилоты стремятся в какой-то момент высказать свое мнение о сопернике и как правило не стремятся при этом рассыпаться в комплиментах. Таков один из краеугольных камней спорта.

Практически ни одному гонщику не удается выдавить из себя комплимент своему коллеге, не испытав при этом чувство беспокойства - не совершает ли он при этом ошибку. Мы все волнуемся, как бы нам не показаться слабыми. Куда естественней попытаться принизить уровень соперников и надеяться, что от этого твоя репутация взлетит вверх.

Подобное поведение какое-то время может казаться нормальным, но по прошествии времени все эти комментарии

начинают раздражать. Они плохо действуют на твои нервы - если из твоих уст постоянно доносятся ругательства и критика, в конце концов что-то внутри тебя ломается. И если кто-то продолжает наезжать на тебя, то в ответ ты произносишь: "Ну, я ему задам".

Впрочем, ссоры делятся на несколько типов - одно дело, когда пара гонщиков обменивается по какому-то поводу парой крепких выражений, и совсем другое - когда это происходит между сражающихся не щадя живота своего соперников, имеющих друг на друга зуб. Ссоры эти обладают схожими чертами, и в том, и в другом случае появляется желание победить одного соперника больше, чем какого-то иного конкурента. Обычно это или пилоты одной команды, или соискатели чемпионского титула - именно в таких ситуациях возникают ключевые конфликты, лежащие в основе Формулы 1.

За всю карьеру в Формуле 1 у меня было всего два соперника, с которыми я сражался за корону чемпионата на глазах у многомиллионной аудитории. С обоими сражения протекали одинаково остро, и благодаря им я во многом познал науку этого спорта. Что же это за пилоты? Жак Вильнев и, конечно же, Михаэль Шумахер.

Не скажу точно, сколько раз я боролся с Михаэлем Шумахером за последние четыре сезона, и без сомнения наше соперничество постоянно находилось под микроскопом общественности. Но потом я провел великолепный год, сражаясь за победу с Жаком Вильневым, и в конце сезона я все же обошел Жака и стал чемпионом мира. На сторонний взгляд эти баталии могут выглядеть одинаково, но, с моей точки зрения, разница - огромна.

С Жаком мы вели борьбу и как партнеры по команде, и как претенденты на титул. Достаточно трудно противостоять быстрому напарнику, но когда он же является твоим соперником в чемпионате, ставки значительно возрастают. Чтобы оставаться наверху, ты должен выкладываться на все сто и держать ситуацию под контролем.

Иногда конкурентоспособные партнеры по команде могут доставлять дополнительную головную боль. К примеру, в прошлом сезоне Джанкарло Физикелла явно не ладил с Ральфом Шумахером в Jordan, и, скорее всего, от этого проигрывали оба. Оба отчаянно пытались выиграть персональную дуэль вместо того, чтобы концентрировать свое внимание на гонках, и они проводили огромное количество времени, размышляя, как бы им побить друг друга. Всем, кто оказался причастным к этому раздраю, пришлось очень несладко.

Впрочем, иногда это может сослужить хорошую службу, и

именно так обстояло дело в моих баталиях с Жаком Вильневым в Williams в 1996 году. Несмотря на то, что мы сражались за самые лучшие призы, между нами не возникло ненависти и мы не пытались выпихнуть друг дружку с трассы. Это была хорошая схватка, и зрители получили от нее огромное удовольствие.

Мне нравится Жак, я уважаю его. У него очень сильное чувство спортивной борьбы, и он всегда стремится придерживаться честности, о которой другие гонщики не беспокоятся. Если вы опережаете Жака в гонке или как-то превосходите его, он не воспринимает это, как личное оскорбление. Он достаточно силен, чтобы пожать твою руку и поздравить тебя с хорошим выступлением. Для него это часть жизни и это означает, что если в следующей гонке он обгонит тебя, ты вернешь комплимент.

Но, несмотря на наши хорошие взаимоотношения, на трассе между нами происходили достаточно плотные схватки. Конечно, мы оставались пилотами одной команды, но внутри команды соперничество было достаточно напряженным, и мы оба стремились к победе. Я хотел выиграть звание чемпиона мира, он - тоже, и никто не собирался уступать.

Он никогда не стремился предложить мне свою помощь, и я никогда не предложил бы ему свою, и мы оба знали, что таковы правила. Он оставался честным в любви и войне, и ни на секунду не задумался бы, получив возможность, чтобы каким-то образом уязвить меня. Если меня что-то раздражало или выбивало из колеи, я всегда ждал, что Жак попытается сыграть на этом, чтобы это раздражало меня еще больше, но я никогда не огорчался по этому поводу. Я знал, что на трассе он будет по-прежнему честен, но никогда не ждал, что он пропустит меня вперед. Вот откуда произрастает хорошее соперничество, и, после того, как я опередил его в чемпионате, Жак первым пожал мне руку, тепло поздравив с победой. На следующий сезон я был очень рад тому, что он завоевал титул чемпиона.

Нынче у меня сложились похожие отношения с Ральфом Шумахером и мне приятно, что они развиваются именно этим путем. Нам обоим известно, что никто из нас не собирается облегчать жизнь напарнику, но в то же самое время мы не будем глупить и намеренно скрывать информацию. Есть черта, которую напарники по команде не должны переступать.

Важной составляющей соперничества является то, что ты пытаешься понять другого человека и ухватить линию его поведения. В наши дни автогонки стали намного безопаснее, но это по-прежнему достаточно опасный вид спорта, и я чувствую себя намного более счастливым, борясь на пределе против

человека, которого уважаю.

Одним из основных тестов на характер человека может служить следующий: произнесет ли после финиша тот, с которым ты только что боролся на трассе: "Слушай, это было здорово!". Он может сказать: "Ты не должен был так поступать" или "Извини, я не должен был так поступать", но если потом вы можете потом сесть вместе за один стол, поболтать и вместе посмеяться, то, сказать по правде, это максимум на что можно рассчитывать. Идеальными можно назвать такие взаимоотношениями, когда у тебя есть некоторая толика уважения к своим соперникам и ты зарабатываешь их уважительное отношение к себе своими собственными поступками. Жак - прекрасный пример того, кто гоняясь против тебя, гоняется правильно. Не сказал бы этого о некоторых других.

Пару лет назад Жак обогнал Михаэля Шумахера в последнем повороте трассы в Эшториле, продемонстрировав великолепное гоночное мастерство, и люди, аплодируя, вскочили со своих мест. Позже, посмотрев по телевизору повтор, я был очень впечатлен этим смелым, инстинктивным маневром - из тех, что входят в золотой фонд автоспорта.

Отрыв между ними был минимальным, и Михаэль на секундочку замешкался с круговым. Жак мгновенно оценил представившуюся возможность и из поворота вышел победителем, но после окончания гонки Михаэль не нашел в себе сил подойти и поздравить его.

Михаэль мог бы сказать что-нибудь вроде " это было очень плотно, просто здорово, ты застал меня врасплох". Вместо этого он пожурил и обвинил его в том, что маневр Жака был опасен. В то время, как все хлопали Жака по спине, Михаэль пытался отругать его. Если он считал маневр Жака опасным, тогда он должен был побыстрее исчезнуть из виду вместо того, чтобы дожидаться и жаловаться. Михаэль чувствовал, что ему следует покритиковать Жака за обгон просто потому, что сегодня был бит в честном бою - и это отнюдь не правильный подход.

Две вещи отделяют Михаэля от остальных гонщиков Формулы 1 - его яркий талант и его поведение. Я восхищаюсь первым, но не вторым.

Впрочем, если говорить о манере его вождения, то я не буду таить комплименты. Его называют самым экстраординарно талантливым гонщиком в Формуле 1, и было бы сумасшествием заявить, что он не очень хорош. Это, впрочем, не означает, что он не может быть побежден, и победить его гораздо престижнее, ведь он считается лучшим.

Эдди Ирвайн, его напарник по команде в течение последних

трех лет, не из тех, чье мнение я обычно разделяю, но он очень правильно поступил, приняв для себя, что Михаэль невероятен, и он пытается приблизиться к нему в плане скорости.

Другие напарники до сего времени потерпели полное поражение в психологической битве, потому что не допускали мысли о том, чтобы быть вторыми при Михаэле и были разбиты в пух и прах. Может быть, команда давала им менее быстрые машины или меньше уделяла им внимания, но вредили себе еще больше, когда с этим не соглашались. С самого начала Ирвайн понял правила игры и сказал: "хорошо, мне придется попытаться подобраться к нему насколько близко, насколько это возможно". И только так можно сражаться против Михаэля.

1994 год прошел под знаком нашей с Михаэлем борьбы, и это был тот год, когда я впервые обеспокоился его талантом.

Как-то я побеседовал с Михаэлем в паддоке и сказал, что по моему мнению, у него полно таланта. Это было сразу после того, как все имущество Benetton было конфисковано по подозрению в использовании трекшн-контроля. Я сказал ему, что он достаточно хорош, чтобы не нуждаться ни в какой нелегальной помощи, и что в итоге это все равно выйдет ему боком. Однако он пришел сюда выигрывать любым способом. Некоторые из его побед являются жемчужинами автоспорта. Но некоторые из его методов очень спорны.

Разница между соперничеством Айртона Сенны с Аланом Простом и между Михаэлем и мной такова, что я никогда не испытывал пиетета перед Михаэлем. Он смотрит на мир, словно Голиаф. Он полон презрения к своим врагам и их жалким попыткам навязать ему бой, словно говоря: "Почему вы доставили мне этих простых смертных?" Ему нелегко выдавить из себя похвалы соперникам.

В течение сезона-94 ходили предположения и слухи, что Михаэль играет нечестно, причем с самого начала сезона. Если добавить проблемы с игнорированием черного флага в Сильверстоуне, можете себе представить, какую форму все это принимало.

Весь сезон проходил под давлением трагедии в Имоле - смертей Айртона Сенны и Роланда Ратценбергера. После этого Михаэль попытался принизить меня через газеты, говоря, что я не очень хороший гонщик. Это добавляло остроты нашему соперничеству и, безусловно, множеству людей это пришлось по вкусу.

Отчасти Формула 1 напоминает бокс. Как правило она сводится к борьбе двух пилотов за чемпионат и, как в боксе, куда интересней следить за схваткой двумя ненавидящих друг друга

парней, нежели двух неразлучных приятелей. Помнится, как-то я видел Найджела Бенна и Криса Еубанка на шоу перед их схваткой и они выказывали друг дружке уважение, но это звучало таким диссонансом, что испортило предвкушаемый матч. Вам следует, подобно Мохамеду Али, твердить: "Я самый лучший, а тот парень - урод и тормоз". Однако он умудрялся говорить это так, что люди все равно в него влюблялись.

В 1994 году чемпионат для меня закончился бы досрочно, не одержи я в предпоследней гонке победу над Михаэлем. В Японии я честно выиграл в дождевом сражении, и до сих пор верю, что тогда у нас были равные по возможностям машинами. Я пошел на один пит-стоп, и механики не смогли снять одну из задних покрышек, и ей пришлось пройти всю дистанцию гонки. Тогда все прошло как нельзя лучше, а развязка чемпионата перенеслась на гонку в Аделаиде. Я покинул "Сузуку" в хорошем настроении, а Михаэлю празднование победы пришлось отложить.

Что случилось в Аделаиде, всем хорошо известно. Михаэлю пришлось вести гонку в таком напряжении, что он допустил ошибку, которая могла стоить ему чемпионата, если бы, в тот момент, когда я его обгонял, ему не удалось в последнем броске метнуться в мою сторону. После гонки мне не нужно было оправдываться. Все видели, что произошло, и я понимал, что в тот момент лучше промолчать. Я не собирался заканчивать сезон с клеймом растяпы-неумейки. В любом случае чемпионат и так выдался достаточно трагичным, а сейчас все и так были обескуражены поступком Шумахера. И я решил оставить все, как есть.

В то время я и представить себе не мог, что он способен на подобные выходки, но наверно я был немного наивен. Я не собирался обвинять его в нечестной игре, потому что считаю, что ошибся сам. Ошибся в оценке. Я просто не понимал насколько далеко некоторые гонщики - и один из них в особенности - могут зайти ради победы. Я был шокирован, что кто-то может поступить подобным образом, но я ничего не мог с этим поделать. Просто взял себе это на заметку.

В этой игре я был новичком. Шел мой второй сезон в Формуле 1, и я еще не знал ответы на все вопросы. Окружавшие меня друзья посоветовали не тратить силы на разговоры, и это был лучший совет. Зачем что-то говорить, тем более, что это все равно ничего бы не изменило.

В итоге Михаэль завоевал титул чемпиона мира, но в то же самое время в глазах многих он приобрел статус злодея, особенно в Великобритании. Он конечно же стал чемпионом, но не достиг этого тем путем, которым его должен добиваться чемпион.

Соперничество продолжало жить, не только потому, что я собирался ему мстить, но и потому что мы в следующем сезоне снова оказались по разные стороны баррикад, и сезон этот стал повторением "Аделаиды", а мировая пресса снова пыталась заставить меня высказать свои мысли на счет своего соперника.

Раз за разом я повторял "не будем сходить с ума, давайте разберемся спокойно". Весь 1995 год был анонсирован, как матч-реванш. Вышло так, что он стал одним из самых худших сезонов в моей жизни.

Радикально-настроенная часть меня рвалась в бой, и мне нравилась мысль о том, что это будет матч "Деймон против Михаэля", потому что все вокруг распевали осанны и твердили мне, какой он распрекрасный гонщик. Я хотел победить Михаэля и повысить свою самооценку. Но я неверно оценил ситуацию, вследствие чего оказался приблизительно в том же положении, что и некоторые из его напарников по команде, поскольку еще до старта сезона оказался его жертвой. Если вы ему проигрываете, то оказываетесь на линии огня, в то время как о других гонщиках даже не упоминают. Такова цена борьбы с самыми лучшими. От тебя ждут только победы и это давление очень велико. В 1995 году я не выиграл. На самом деле, жестоко провалился.

Я не был достаточно опытен и мне не нравились ни идеи Френка Уильямса и Патрика Хеда, ни методы их работы. Я ошибочно считал, что они будут поддерживать меня в моей персональной борьбе за титул чемпиона против Шумахера. Как оказалось, их вообще не интересует чемпионат пилотов. Для них Формула заключается в предоставлении пилотам лучшей техники и позволения им на ней ездить. Чемпионат конструкторов, со всеми его выгодами - например, местоположение боксов команды, бонусы, выплачиваемые спонсорами и поставщиками оборудования, заключение новых сделок и, конечно, удовлетворение от победы над соперником - вот что важно для владельца команды.

Таким образом с коалицией Шумахер-Benetton мне пришлось воевать в одиночку. Benetton стремился выиграть чемпионат пилотов, и они давали Михаэлю все возможное, даже если это означало, что другой пилот команды полностью выпадет из игры, и в результате в их руках оказался и Кубок пилотов, и Кубок конструкторов. Вот тогда-то и были посеяны семена моего ухода из Williams, поскольку в конце того сезона я оказался в нокдауне. 1995 год практически поставил крест на моей карьере пилота Формулы 1, и все потому, что я проиграл своему главному сопернику.

В Формуле 1 сам пилотаж является наиболее легкой частью -

политика и все остальные стрессы - вот, что по-настоящему проверяет современного пилота на прочность. Все сводится к тому, как ты сумеешь выстоять простив этих сторонних аспектов спорта, ведь так трудно не обращать на это внимания. Одно дело - идти по веревке, натянутой в сантиметрах от поверхности земли, и совсем другое - между двумя высоченными зданиями по 200 метров высотой каждое. Тогда-то и становится понятно, кто действительно способен, от тех, кто считает, что способен.

Для некоторых людей, политическая сторона спорта оказывается их второй натурой, и от этого они получают преимущество над остальными. Они умело справляются со всеми закулисными сражениями, и стараются извлечь из них выгоду. Пока остальные мучаются в сомнениях, появляется парочка ловких пилотов, у которых уже все обстряпано. А если это происходит еще и в остром соперничестве, тут надо держать ухо востро!

Ален Прост был мастером справляться именно с такими сторонними течениями и давлениями, и когда он на пару с Айртоном Сенной гонялся в "Макларене", их сражение не могло не стать классикой.

Когда два этих человека садились за руль хорошей машины (и, кстати, с лучшим мотором), "Макларен" выиграл все, кроме одной, гонки в 1988 году, и только очень большая неудача помешала им выиграть одну недавшуюся. Они полностью доминировали в чемпионате, который на сто процентов был их и только их борьбой, и народ решил, что это не очень интересно. Мне их сражения казались восхитительными, потому что вы никогда не знали, кто из них выиграет данную конкретную гонку, но вы понимали, что каждый изо всех сил стремится взойти на вершину.

Тот факт, что два самых лучших гонщика своего времени находились в одной команде создало огнеопасную ситуацию, потому что их съедало жестокое соперничество, в большинстве своем разжигаемое Айртоном.

Он был очень ранимым человеком, я понял это во время совместной работы в 1994 году. Если ему казалось, что с ним обращаются не так, как ему хотелось бы, он с легкостью вспыхивал, и в 1988 году он отчетливо осознавал, что Ален, так или иначе, его обыгрывает. Айртон взрывался, требуя справедливости, но, вместо этого показывал всем вокруг свои слабые места. Чем больше Айртон злился, тем более явной для Алена и всех остальных становилась его обеспокоенность.

Я стал еще больше интересоваться историей их соперничества, после того, как с обоими мне довелось поработать

в команде, с Аленом в 1993 году, а в следующем на смену ему пришел Айртон, и тогда я понял, что у них совершенно непохожие характеры. Ален - более рассудительный, из тех, кто высказывает свои мысли в завуалированном виде, а не напрямик. Айртон же напротив - импульсивный, частенько он сначала что-то делал, а лишь потом начинал думать о последствиях.

В тот восхитительный 1988 год можно было заметить, что Ален, играя в политику, немного умнее и лучше контролирует ситуацию. Айртон же, напротив, всегда казался на взводе, всегда ранимый, готовый взорваться. Но Айртон таким и был по жизни, а Прост просто загонял его в углы, сбивал с панталыку, играл на его слабостях.

Вспыльчивая натура Айртона впоследствии проявляла себя еще несколько раз. Например, пару сезонов спустя, после гонки Айртон в порыве злости нанес Эдди Ирвайну удар в лицо. Если бы он контролировал себя, то никогда бы не уделил бы ему и секунды внимания, но его подстрекал провокатор Бергером, в то время бывший его напарником по команде. Айртон не смог сдержать себя, потому что такова его натура, но это показало Просту брешь в защите Айртона, которую он мог использовать в своих целях. И, без всякого сомнения, он воспользовался этим сполна.

Их соперничество стало классикой. Два великих персонажа, одна великая цель. Они не были просто напарниками по команде, они даже не сражались за титул. Каждый из них добивался победы, стремясь доказать миру, кто из них является лучшим гонщиком в Формуле 1.

В то время Айртон был всего лишь претендентом, поскольку Ален обладал большей репутацией. Его считали лучшим гонщиком и, как Айртону было хорошо известно, если ты хочешь стать самым лучшим, ты должен побить лучшего. Ты должен низвергнуть икону - человека, которого знает весь мир и который является образцом для подражания. Если ты не способен этого сделать, тогда вопрос о том, кто стоит на вершине, сводится к философским размышлениям и личным предпочтениям. Если ты стираешь своего ближайшего соперника в порошок, никто не станет сомневаться, что ты - лучший.

Так как же создается хорошее соперничество? Определенно не ненавистью. Я никогда не считал, что ненависть к другому парню - здоровая эмоция. Мне кажется нормальным твердое желание победить кого-то, при этом ты можешь испытывать неприязнь к своему соперника, но ненависть не может служить мотивацией.

Если ты собираешься чего-то добиться, тебе придется

обуздать свои эмоции. Ты не можешь позволить чувствам управлять собой, иначе ситуация выйдет из-под контроля и ты не сможешь гоняться. Марио Андретти точно подметил, что тебе надо быть злым, но только вне гоночного автомобиля. Ты должен уметь контролировать агрессию. Когда ты начинаешь злиться, то оказываешься в отбойнике.

Не имеет значения, в каком виде спорта это происходит, но обычно наилучших результатов добиваются те двое, между которыми существует напряженная конкуренция. Себастьян Кое и Стив Оветт, к примеру. Сражения между ними всегда превращались в бои. Два человека выкладываются полностью, когда знают, что не имеют права проиграть.

Если тебя постоянно побеждают в Формуле Один, то как гонщик, ты умираешь. Хорошая репутация может исчезнуть в одно мгновение, и крайне необходимо следить за тем, чтобы испорченной оказалась не твоя. Вот почему соперничество является ключевым фактором спорта, и вот почему это столь важно для любого гонщика, добившихся определенных высот. Сражается ли он со своим напарником по команде или с соискателем титула, с пятницы по воскресение дружбы не существует. Гор Видаль как-то с грустью сказал: "всякий раз, когда друг преуспевает, во мне что-то умирает". И это высказывание вполне подходит Формуле 1.

7. Частная жизнь

Хотелось бы мне знать, сколько дней в своей жизни я наматывал круги по "Сильверстоуну", должно быть несколько сотен. И все же каждый раз, приезжая сюда в середине июля на Британский Гран-при, в моей душе возникают особенные чувства, ведь это мой единственный шанс выступить перед лицом своих соотечественников. Вне зависимости от того, как у тебя обстоят дела в чемпионате, вид плакатов и флагов, развешанных по на всей трассы является мощнейшим стимулом для хорошего выступления, и напоминает тебе, вне зависимости от произошедшего на трассе, у тебя останется множество по-настоящему преданных фанов Формулы-1.

На каждом Британском Гран-при я ощущаю зрительское ожидание, и поэтому я понимаю, что обязан показать все лучшее, на что способен. На этот раз я приехал в Сильверстоун без единого зачетного очка в чемпионате, и все равно зрительская поддержка слабее не стала.

Конечно, это ожидание результата усиливает давление, но как вы можно не наслаждаться стремлением людей пожелать тебе все самое наилучшее? Проблемы начинаются в момент расплаты

за оказанную честь, когда тебе приходится раздавать автографы и позировать фотографам. И хоть я не возражаю против подобных вещей, у меня просто нет времени расписаться в каждом блокноте. В сутках нет для этого достаточного количества часов.

На гонку я приезжаю в первую очередь затем, чтобы показать хорошие результаты на трассе. Я провожу время с командой, настраиваю болид и разговариваю с инженерами. Год от года болиды все больше и больше усложняются, а брифинги становятся все дольше. Когда я стремглав выскакиваю за ворота "Сильверстоуна", это происходит не потому, что я хочу сбежать от фанатов - возможно я просто опаздываю на встречу.

Вообще говоря, у меня часто возникает дискомфорт даже после нескольких автографов, потому что это означает что остальные, кому автографа не досталось, будут разочарованы. Я знаю, что фанаты выстраиваются в очередь с раннего утра и, когда я по пути в боксы даю несколько автографов, то не могу не поймать себя на мысли, что лишаю своего внимания кого-то, кто ждет дольше всего. Впрочем, невозможно дать всем то, чего они хотят. Единственным выходом в этом случае являются слова извинения.

Впрочем, этот аспект общения со зрителями лежит целиком на моих плечах. Журналисты же, освещающие Формулу в течение всего сезона, на Британском Гран-при вынуждены выполнять сиюминутные требования их редакторов найти какую-нибудь маленькую сенсацию. Их работа заключается в одном и том же - отыскать историю с участием британских гонщиков. Они точно так же, как и мы, находятся под давлением ожидаемого результата. Мы можем быть героями репортажей, зато нам как правило нет нужды объясняться по их содержанию.

Чтение газетных статей о самом себе может оказаться довольно неспокойным занятием. Как будто кто-то иной находится за рулем судьбы, и твоя карьера развивается независимо от тебя. Специальный выпуск о "Сильверстоуне" этого года может служить тому хорошим примером. Во всех газетах муссировалась одна и та же тема: я нахожусь в шаге от завершения карьеры. Благодаря этому пресса получила несколько впечатляющих заголовков, если, конечно, не принимать в расчет один факт - что это неправда.

Еще несколько лет назад меня бы это очень сильно расстроило, впрочем и в наши дни я все еще могу немного вспылить, если на мой взгляд журналист умышленно исказил факты, но со временем я начал понимать, что такие истории долго не живут и являются частью спортивного имиджа. Нынче я очень хорошо отношусь к британской прессе, поскольку знаю: как

только такие статьи появляются, они тут же умирают. Автогонки не стоят месте и один хороший результат может вернуть ситуацию обратно под твой контроль, и журналисты смогут написать о чем-нибудь еще. В любом случае, истинное лицо гонщика на самом деле намного сложнее образа, появляющегося в прессе - известного нам по разговорах о контрактах, карьере, моторах, конструкторах, спонсорах и многому другому.

Чтобы ни писали про меня в прессе, большинство из поклонников, сидящих на трибунах хотят знать только одно - собираюсь я побеждать или нет. В нынешнем Сильверстоуне - увы, нет.

Несмотря на внимание, окружающее мою работу, на самом деле, я не склонен называть себя "знаменитым". С другой стороны, слава - это факт, которым я нынче наслаждаюсь, пусть даже порой интересы публики заходят в те сферы. которые лично я предпочел бы оставить в тайне. По-моему, я не сильно изменился, как человек. Да, я многому научился и пережил несколько очень поучительных эпизодов, но я остаюсь тем же самым человеком, и мотивы моих поступков остаются прежними.

Несколько раз по ходу карьеры я попадал в сложные ситуации, но всегда сохранял над ними контроль. Когда я впервые пришел в Формулу, то разработал защитный механизм воплощения в сознании образа того человека, которым мне хотелось бы быть, поскольку я не был уверен, как мне следует вести себя в этом деликатном мире спорта. И если я не знал, что мне сказать или сделать, я делал то, что мне в тот момент казалось наиболее подходящим. Некоторые мои комментарии из той эпохи возможно звучат немного ненатурально, но именно таковыми они и были. Это происходило не потому, что я беспокоился по поводу вождения гоночного автомобиля; меня беспокоили все те ловушки, что подстерегают гонщика, стоящего на передней линии стартового поля.

Сейчас у меня куда больше опыта в урегулировании проблем и ситуаций, значит, теперь я могу более естественно выражаться и в большей степени открывать людям свое настоящее лицо. Я не волнуюсь по пустякам и гораздо увереннее управляюсь с теми изменениями, что встают на моем пути. Я могу не испытывать удовольствия, зато знаю, как нужно поступить в той или иной ситуации.

Благодаря своему отцу, я мог наблюдать за славой, и к чему она приводит, задолго до того, как сам стал известным. То был очень ценный и полезный опыт - наблюдать за тем, как отец управляется со славой и, поскольку я не был ни известной личностью, ни фанатом, то мог позволить себе просто учиться.

У моего отца был потрясающий дар - снимать напряженность в общении. Он упивался своей славой возможно больше, чем я сейчас. И если я очень подозрительно отношусь к славе, и к той скорости, с которой вчерашний герой сегодня может быть внезапно сброшен обратно на землю, то он просто закатывал вечеринки с людьми, знавшими кто он такой.

Возможно, в 60-е годы слава приносила огромное удовольствие, в те времена во всех слоях жизни происходило так много изменений, казалось, вся страна пребывает в хорошем настроении. Отцу это давало право наслаждаться собой, встречаться с огромным количеством интересных людей и, поскольку у него не было известного отца в том смысле, как это случилось со мной, такой опыт был для него совершенно неизведан. Мне кажется, поскольку я рос в подобном окружении, то давно уяснил для себя, что одной славы для удовлетворения своих амбиций не достаточно.

Однако, всевозрастающие денежные вливания в Формулу 1, и во многие другие виды спорта, приводят к изменению роли гонщика. На тебя ложится больше ответственности перед спонсорами, стремящимися использовать тебя в своих маркетинговых кампаниях, и сегодня в мире спорта превалирует налет политкорректности. Образ плейбоя из 60-х в настоящее время сменился корпоративным, вычищенным имиджем, и постоянно растущий интерес прессы к автогонкам означает, что гонщики, подобно актерам и политикам, куда больше, чем когда либо, находятся под прицелами общественности. Порой кажется, что все тобой сказанное или сделанное, тут же попадает в отчеты и комментируется. А у тебя остается куда меньше времени на отдых.

Впрочем, позитивные аспекты славы перевешивают негативные. Мой публичный образ может не выдавать всю историю Деймона Хилла, но когда ты известен людям, как человек позитивный и удачливый, что ж - это вовсе неплохо.

В какой-то степени звездность придает тебе статус, из-за которого порой тебе может показаться, что ты живешь в маленькой деревне. Некоторые люди, никогда до того мной не виданные, так привыкли видеть мое лицо и слышать мой голос по телевизору и радио, что им кажется, будто они знакомы со мной, и это куда приятней анонимности. Несколько лет назад я мог приехать на заправочную станцию, зайти в магазинчик и меня бы встретило ворчание стоящего за стойкой, но теперь люди становятся более доброжелательными и они очень рады видеть меня. Ожидая сдачи, я могу перекинуться с ними парой слов, и уйти, услышав вслед доброжелательное прощание, и все это будет

выглядеть так, будто я захожу в этот магазинчик ежедневно.

В мире очень много хороших людей, но изредка встречаются такие, кто, кажется, ценит себя гораздо выше остальных, кто способен растолкать маленьких детей лишь для того, чтобы получить в свой блокнотик автограф. Но один человек, практически испортив один из моих самых лучших дней, превзошел их всех.

В 1994 году я выиграл ГП Великобритании - моя долго лелеемая мечта наконец воплотилась в жизнь. Я наслаждался этим еще и потому, что моему отцу так и не довелось взойти здесь на верхнюю ступеньку подиума, настроение мое было выше некуда. Я упивался от счастья сам, праздновал с друзьями, а вечером в паддоке Сильверстоуна нас осаждали охотники за автографами. У меня нашлось свободное время, чтобы подписать блокноты для автографов, при том, что после такого события, мне это доставляло большое удовольствие.

И вдруг меня подвинул какой-то человек, который стал достаточно упрямо твердить, чтобы я оставил это занятие и отправился на встречу с его друзьями, ожидавшими нас на другой стороне трассы. Я, вежливо как только мог, отверг его предложение, но, казалось, он не воспринял это за ответ, и продолжать давить на меня. Меня это начало раздражать, и я очень твердо сказал ему, что достаточно счастлив находиться там, где есть сейчас, и что у меня нет времени идти с ним встречаться с его друзьями, так что не будет ли он столь любезен и не пойдет ли он куда собирался в одиночестве. Тут он посмотрел мне прямо в глаза и сказал: "Послушай, мы все немного устали, это был фантастический день - так что давай не порть его". Я только что выиграл свой домашний Гран-при, и он советует мне не портить этот день! Прелестно!

Вы не можете угодить всем. Чтобы вы ни сделали или ни сказали в своей жизни, всегда найдется кто-то у кого будет противоположное мнение. На глазах у публики я постоянно испытываю ощущение, будто хожу по углям, и я волнуюсь как бы то, что я говорю или делаю, не было превратно истолковано. Людей легко обидеть или разочаровать, но вы не можете круглосуточно ходить с улыбкой во все 32 зуба. Жизнь гонщика - это хождение по канату, как на трассе, так и вне ее.

Точно так же мне надо остерегаться своих высказываний в паддоке. С той притягательностью нашего спорта для прессы, гонщик больше не может высказаться по любому интересному для него поводу. На команду оказывает значительное влияние множество групп - поставщики мотора, спонсоры или любые другие фирмы, поддерживающие нас на протяжении сезона - что

возникает опасение обидеть тех людей, что помогают выводить твой гоночный автомобиль на трассу и у тебя просто нет возможности выговориться по-настоящему. На одну чашу весов следует поместить желание быть в своих интервью до конца честным, а на другую - тот вред, к которому подобная прямота может привести.

Вот почему от стольких гонщиков слышны столь осторожные ответы, когда они говорят о "возможности улучшения" в своих моторах, или "воодушествляющих сигналах" от команды. Мы все становимся мастерами эвфемизмов и, если вы недостаточно осторожны, это может подавить ваш собственный характер. И как только это происходит, мир садится вам на шею и обвиняет вас в потере личности. Иначе вы флегматично смиряетесь с тем, что никогда не сможете выиграть.

Это сражение, к которому многие из нас не были подготовлены. Гонщики приходят в Формулу 1 потому, что они хотят гоняться на гигантской арене, а вовсе не потому, что им требуется некая степень звездности. С дней выступления в юниорских формулах, мы привыкли иметь свою аудиторию, но вряд ли гонщики рассчитывают на появление по-настоящему преданных фанатов, которые следуют за вами в течение вашей карьеры и активно поддерживают именно вас, а не кого-то еще. Внезапно вы вынуждены иметь дело с автографами, интервью, фанатской почтой и тем вниманием, которое вызывает твое появление в супермаркете или аэропорту, и все это возникает внезапно, конечно если, как это происходит со все растущим числом молодых гонщиков, вы не начали работать над своим имиджем задолго до того, как оказались в болиде Формулы 1.

Одной из проблем является то, что слава бьет тебя по голове только тогда, когда ты попадаешь в Формулу На примерах игроков в гольф, футболистов или атлетов, мы видим, что публика знает о них всю подноготную практически со дня дебюта, и они привыкают находиться в прицеле внимания. Автогонки, пусть даже это в Формула 3000 или Формула 3, собирают приличное количество зрителей, но в остальном мире о твоей карьере практически ничего не известно до тех пор, пока ты не пересядешь в пилотское кресло Формулы До этого дня, по мнению почти всего мира, тебя на свете не существует.

Даже внутри Формулы 1 встречаются различные уровни звездности. Наличествует очень большая разница между тем вниманием что получают гонщики, просто участвуя в гонках, и тем, что сваливается на них, когда у них появляется шанс на победу. Внимание преследует тех, кто в течение сезона сражается за чемпионский титул. Если вы один из них, внимание становится

абсолютно безжалостным. Куда бы ты ни пошел, за тобой следят, и, когда тебе нужно изо всех сил концентрироваться на своей работе, ты обнаруживаешь себя брошенным под микроскоп, подобно насекомому. В конце концов, это начинает тебя угнетать.

Основное бремя славы легло на мои плечи, когда я начал гоняться за Williams. Ее интенсивность была куда больше, чем я мог себе только представить, и я чувствовал, что должен что-то быстро сделать, чтобы оправдать получаемое количество внимания. К тому времени опыт моих выступлений был невысок, но мои фотки дневали и ночевали в газетах, и на самом деле вместо удовлетворения моего эго, это скорее усиливало давление. Я был обеспокоен несоответствием между моим образом и моими результатами, но, казалось, я не могу ничего с этим поделать.

Любой молодой гонщик, получая контракт с большой командой, сталкивается с этой проблемой. Это все равно как быть менеджером английской футбольной команды - для того, чтобы твои результаты могли быть по достоинству оценены, ты вынужден что-то сделать, но задолго до того, как у тебя появляется этот шанс, тебя исследовали и разобрали по косточкам.

На постижение этой науки мне потребовалось какое-то время, но теперь я знаю, как обращаться со всем этим вниманием и даже наслаждаться им. Многое из данного спокойствия ума пришло в тот момент, когда я осознал, что мне нужно победить критиков и уменьшить этот разрыв между обещаниями и выступлениями. На моем счету больше двадцати побед в Гран-при, корона чемпионата мира, и эти факты всегда будут приниматься во внимание, даже моими критиками.

Но порой стоит только мельком взглянуть в газеты после некоторых моих проблем в этом сезоне, чтобы уверенность в своих силах была подорвана. В Формуле 1 вас часто оценивают по последней проведенной гонке, и это разумеется работало не в мою пользу, особенно после ГП Сильверстоуна. Меня развернуло, я стал первым пилотом, сошедшим с дистанции, и я обнаружил себя даже в еще более плохой ситуации, нежели в предыдущем сезоне, когда увез из Сильверстоуна одно очко. Теперь у меня не было ни одного, и мне на пару дней хотелось уйти из гонок, чтобы минимизировать разочарование.

В свободные от гонок часы, мне нравится быть дома, за закрытыми дверями и проводить время со своей семьей. Быть гонщиком значит принадлежать привилегированной хорошо оплачиваемой и хорошо освещаемой профессии, но мне кажется, у нас все равно должно оставаться право оставить частичку своей жизни для себя, своей семьи и своих друзей. Если вы хотите

остаться нормальным человеком, вы не должны стремиться провести всю свою жизнь гонщиком.

Когда я дома, то могу расслабиться и отключиться, что-то поделать, словом, оставить гоночные машины в стороне. Подобно большинству других людей, мне нравится какое-то время не думать о своей работе, даже если она и не такая, как у большинства других людей, но это все же работа. Мне нравится проявлять интерес к занятиям моих детей, но мне бы абсолютно не хотелось, чтобы я приехал домой и выслушивал час за часом их расспросы об автогонках. Хорошо, что пока этого не происходит.

Меня моя слава многому научила, потому что я имел возможность наблюдать все стороны человеческой натуры. Я был свидетелем великой щедрости, и в тоже время я сталкивался с неимоверной жадностью, и я научился извлекать ценные уроки, разграничивая две эти крайности. Слава может быть преходяща, может быть непостоянна, и я научился ценить свою частную жизнь. Я не хочу прятать что-то от людей или жить особняком, потому что мои поклонники очень важны для меня в течение долгих лет, но есть определенные вещи, которое я не хочу продавать за славу - к примеру, время, которое я провожу со своей семьей.

Единственное, что я люблю - это быть дома и чтобы ко мне не относились как к пупу земли. Я не очень полезный член нашей семьи, поэтому ко мне нет уважения ни со стороны Джорджии, ни со стороны моих детей. В нашем доме нет обслуживания по классу ВИП, и это самый "настоящий" опыт в жизни, который у меня есть, и без него я бы потерялся. На трассе присутствуют только две грани происходящего - триумф или катастрофа; домашняя обстановка куда менее контрастна.

8. Победы

Мы пришли в Формулу 1 чтобы побеждать. Это предел мечтаний; цель, ради которой работают команды и пилоты, стимул всей нашей изнуряющей работы. Даже если ты сражаешься за места в задних рядах пелетона в команде без богатых спонсоров, и без реальных шансов заработать очки, то все равно надеешься, что и на твоей улице рано или поздно случится праздник. Немного удачи, денег и талантливых людей - и у любой команды появляется шанс пробиться наверх. Что касается пилота, то надо быть достаточно быстрым, правильно выбрать команду и верить в себя. В Спа все мои надежды сошлись воедино, и вот что случилось в тот уик-энд...

Мне повезло, что свою карьеру в Формуле 1 я начал в

Williams - команде, в совершенстве владеющей наукой побеждать. Они подняли планку достижений на очень высокий уровень, и если кто-то задастся вопросом, насколько хороша эта команда, Фрэнку с Патриком достаточно лишь взглянуть в статистику и начать перечислять выигранные чемпионаты и победы в Гран-при. Такой успех сам по себе не приходит, он является результатом работы сотрудников команды. И если вы взглянете на лица механиков после тяжелого и неудачного уик-энда, их разочарование будет видно невооруженным взглядом.

В Williams учитывают малейшие нюансы - в машине, механиках, управлении командой или гонщиках. Перед тем, как начать гоночный уик-энд с реальным намерением закончить его на верхней ступени подиума, каждый винтик в этом сложном механизме должен занять свое место. Этот урок я запомнил и взял на вооружение, покидая Williams. Что бы между нами не произошло, я всегда буду благодарен команде за эту науку.

Кроме того, я был напарником Алена Проста, Айртона Сенны и Найджела Мэнселла - фантастически успешных пилотов, каждый из которых имел собственное представление о том, как надо работать. Ален и особенно Айртон стремились достичь совершенства и, стремясь к своей цели, они могли преодолеть любые преграды. Мой отец, ярый приверженец правильной исполнения работы, был еще одним гонщиком из этой категории.

Наука проста - ты не можешь быть удовлетворен, если что-то не доведено до конца. Когда есть возможность для малейшего улучшения, ты должен сделать это. Если достижимы все 100%, ты не можешь довольствоваться 99%.

И этот настрой впитывается в кровь. Для тебя победа важнее финиша, сперва о титуле и только потом о других местах. И такая уверенность придает тебе сверхмотивацию. Возглавляя пелетон, ты испытываешь потрясающие ощущения, и после того, как я покинул Williams и оказался за рулем Arrows, то во время лидирования в Венгрии во мне бурлили фантастические эмоции. Тогда я понял, насколько соскучился по тем высоким эмоциям, которые доступны только победителям. К тому же я ощутил в себе потребность заново вкусить то ощущение полнейшего наслаждения, которое приходит с победой.

Одной из основных причин, по которой Эдди так стремился подписать со мной контракт, был мой опыт сражений в первых рядах пелетона, опыт выигранных гонок и опыт противостояния давлению. Почти сразу же после подписания контракта, команда захотела услышать мой рассказ о том, что им следует предпринять, чтобы помочь Jordan войти в клуб победителей и может быть узнать несколько секретов, которым я научился в

Williams. Проблема заключалась в том, что не существовало никакой панацеи или магии, которые могли бы вознести Jordan наверх. Надо было решать те же самые задачи, что и раньше, но делать это лучше и более последовательно. От меня требовалось внушить всем и каждому, насколько мелочи влияют на ход событий. Если всех их сложить вместе, то мы и получим ту разницу, которая отделяет второе место от первого.

Мне кажется, поначалу в команде были разочарованы тем, что я рассказывал известные уже вещи. Когда ты годами паришься в котле Формулы 1 и стремишься к победе, но тебе всегда не хватает до нее чуточки, ты воображаешь, будто победители и чемпионы живут на какой-то другой планете. Поэтому, когда я перешел в Jordan, им было немного любопытно, как я буду работать над машиной. Команде хотелось знать, что же такого необычного несет в себе чемпион мира, и стану ли я сам по себе мгновенным решением всех проблем, или может быть я составлю им список того, что следует делать, а чего не следует, и с первого дня нам удастся резко прибавить в скорости.

Единственное, что я мог им предложить - это продолжать выполнять все то же самое, но делать это лучше, и, полагаю, команда испытала нечто вроде разочарования. Как если бы мне кто-то сказал: "Если ты хочешь снова побеждать, то почему бы тебе просто не ехать быстрее и попытаться опередить парня, едущего впереди?" Возможно тогда я бы ответил: "Думаешь, я этого не знаю?" и может быть их ответ был как раз таким. С одной стороны мне нужно было подталкивать команду в одном направлении, с другой стороны мне было необходимо ее убедить, что без прочного фундамента нам далеко не уехать.

Трудность заключалась в наличии столь существенной пропасти между тем, где мы оказались на старте сезона, и где нам надо было быть, чтобы реально побороться за победу, и многое из моих слов оказалось излишними. В начале сезона мы не искали, как из 99 % сделать 100 % - сначала нам пришлось заняться машиной в целом, а это требовало времени. И мы своего добились.

После катастрофы в Монако наши результаты мало-помалу улучшались, и наступила очередь Спа. К этому моменту мы уже начали показывать хорошие результаты в квалификации, были близки к подиуму в гонке. Мы оба, Ральф и я, неплохо провели предыдущие гонки в Хоккенхайме и Венгрии, финишировали в очках, поэтому в Спа мы приехали в довольно бодром расположении духа. Конечно, мы не рассчитывали на победу, но на очень высокий результат - вполне.

Гонка в Спа всегда была удачной для Jordan. Ее едва не

выиграл Андреа де Чезарис, Михаэль Шумахер квалифицировался здесь седьмым в первом же своем Гран-при в Формуле 1 - перед тем, как его переманил Benetton - и здесь же Рубенс Баррикелло добыл первый и единственный поул Jordan, оказавшись быстрее всех в мокрой бельгийской квалификации. Все в команде, включая меня, ждали Спа с нетерпением.

Я предвидел, что борьба в Спа будет очень плотной. Михаэль Шумахер и Мика Хаккинен отчаянно боролись друг с другом за титул чемпиона мира, а Михаэль вообще специалист по Спа, поскольку вырос недалеко от этой трассы. Казалось, будет невероятно трудно вмешаться в их борьбу, но у всех нас были очень хорошие предчувствия перед гонкой, и мы с надеждой ждали этого уик-энда.

Тренировки прошли просто здорово, мне удалось прекрасно настроить болид, поэтому к началу квалификации мы подобрались, переполненные оптимизмом. За один час квалификации, начинающейся строго в 13.00, количество кругов, которое может проехать пилот, ограничено двенадцатью. На деле это означает, что у нас есть выбор из четырех нормальных попыток проехать один быстрый круг (потому что нам приходится использовать в каждой попытке два дополнительных круга на выезд из боксов и возвращение в них) или какое-нибудь другое сочетание, позволяющее удержаться в рамках 12-ти кругового лимита. По своей конфигурации, трасса в Спа представляет из себя длинный круг с требовательными поворотами и быстрыми прямыми, шины здесь теряют свои лучшие свойства после первого же быстрого круга, поэтому наилучшей тактикой было выстрелить четырежды, показав при этом на одном быстром круге отличное время. Что требует максимальной концентрации.

Довольно долго на мониторах, показывающих времена гонщиков, я держался третьим сразу за двумя Макларенами, но вскоре после моей третьей попытки Михаэль Шумахер подвинул меня на одну строчку вниз. Поначалу я был этим раздосадован, но, стиснув зубы, решил предпринять в последней сессии что-нибудь особенное. Я видел, что разрыв между нами невелик, и не сомневался, что смогу улучшить свое время, но было интересно, сможет ли ответить тем же Михаэль.

Мы ждали. Напряжение было невероятным. Сможет ли Михаэль занять поул? Отыграю ли я свое место обратно? Я принял решение покинуть боксы за две с половиной минуты до конца сессии. Необходимо начать свой последний круг до истечения отведенного на квалификацию часа, и если тебе это удалось, отсчет твоего времени все равно продолжается. Поскольку, начиная быстрый круг, ты пересечешь финишную

черту до того как загорятся красные светофоры, все будет о'кей. В тех обстоятельствах я хотел выехать как можно позднее, чтобы круг был свободен настолько, насколько это возможно.

Я был вовсе не единственным, кто вынашивал подобный план. Выезжая из своего бокса, я увидел Хаккинена, Култхарда, а потом еще и Шумахера вырулившего прямо передо мной - на выезде из питлейн образовалась цепочка машин, борющихся за первые четыре места на старте Гран-при. Как только мы выехали на трассу, Михаэль начал сбрасывать газ, давая McLaren время оторваться, чтобы они не смогли ему помешать, когда он начнет свой быстрый круг. Мне не хотелось ни упереться в него сзади, ни обгонять его, потому что по моему плану я должен был стать последним, ушедшим на быстрый круг. Поэтому полкруга я висел на заднем спойлере машины Михаэля - до тех пор, пока не стало очевидно, что мы оба успеваем пересечь финишную черту вовремя. Тогда я сбросил газ, давая себе немного свободного пространства, и сконцентрировался на попытке пройти отличный круг.

Когда мы оба пошли на быстрый круг, Михаэль находился в зоне моей видимости. На этой трассе есть пара мест, где ты можешь прикинуть расстояние между своей машиной и машиной соперника. После половины круга я видел, что расстояние между нами сокращается. Это означало одно - я шел быстрее. Немного хороших новостей как раз тогда, когда мне это требовалось. Вторую половину круга я шел на пределе, и последний сектор прошел с приличным опережением графика. Я знал, что круг удался, что он стал лучшим из всех моих до этого, но насколько хорошо прошел свой круг Михаэль? Он мог, например, отыграться на второй половине круга, и тогда, если выяснится, что я все еще позади Ferrari, причин для радости не было.

Случилось так, что долго томиться ожиданием мне не пришлось. По пути в боксы, Дино - мой инженер - связался со мной по радио и сказал: "Неплохо, Деймон. Ты третий." Этот момент был для меня лучшим в сезоне, и тут же в голове вспыхнула мысль - третий на стартовой решетке, машина быстра. Могу ли я выиграть гонку?

Позже я пришел на пресс-конференцию и говорил, что не думаю о гонке, и что я просто счастлив быть третьим на старте. Конечно, на самом деле это не было правдой, потому что ко мне вернулся вкус победы, и я не собирался разбазаривать эту возможность. Mclaren показал отличную скорость, но мы не рассчитывали, что в гоночной конфигурации она сохранится на том же уровне, плюс имелся мощный стимул победить Шумахера на его любимой трассе. Вернувшись с пресс-конференции, я тут

же с удовольствием погрузился в обдумывание нашей гоночной стратегии, просчет вариантов, изучение телеметрии. Если ты застрял где-то в конце стартовой решетки, это занятие может оказаться довольно утомительным, но на этот раз я занимался им с большим наслаждением. Дыхание победы любому придаст энергии.

Почувствуйте разницу между желанием победы и мечтами о ней, разницу между обдумыванием своих действий, позволяющих тебе финишировать первым, и пустыми разглагольствованиями о невозможном. Если ты квалифицировался десятым, из-за того, что постоянно проигрывал лидеру 1.5 секунды на круге, то какой смысл в расчете гоночной стратегии, направленной на победу. Однако, в этот раз мы знали, что, если наши шины дадут нам преимущество, или если мы разработаем лучшую гоночную стратегию, у нас есть шанс побить McLaren в честном бою.

Ожидание победы изменило настрой нашего традиционного брифинга перед гонкой, но для меня это были давно и хорошо знакомые чувства. В тот субботний вечер не было большой разницы между атмосферой в гостиной моторхоума B & H Jordan, и схожей гостиной в грузовике Williams в те годы, когда я там гонялся. Эта приправленная стратегией интеллектуальная игра сродни военной компании, где перед тем, как нанести неожиданный удар в неожиданных направлениях, ты ложишься на дно - готовясь к гонке, ты пытаешься угадать, что собираются предпринять другие команды.

Тут мы входим в область научно-обоснованных догадок, когда подобно шпиону, выслеживаемому противником, ты пытаешься поставить себя на место кого-нибудь другого и проработать возможные варианты его действий. "Что бы я сделал на месте Хаккинена? Как поведет себя Шумахер? Что в этот раз команда поручит Эдди Ирвайну?" Как в шахматах, ты размышляешь и перебираешь варианты, твердо зная, что кто-то другой занимается в это время тем же. Часто ключевой вопрос состоит не в том, что будет делать твоя команда, а в том, что другие ждут от тебя.

В Спа к этому примешивается один дополнительный фактор - погода, предугадать которую не в силах ни один метеоролог. В субботу вечером наш прогноз говорил об очень небольшой вероятности дождя в гонке, в действительности же, проснувшись утром, мы увидели сине-серое, пасмурное небо, уже начавшее моросить дождем, пробуждая обычные комментарии о том, что это сыграет на руку Михаэлю.

Несмотря на эту болтовню, глядя на идущий дождь, я был вполне счастлив. Дождевые шины Goodyear были очень хороши, и

это давало нам потенциальное преимущество над McLaren, и я был совсем не против погоняться под дождем. Я провел достаточное количество гонок, чтобы не поддаваться психологическому давлению предгоночных прогнозов, касающихся крутизны других пилотов, и при любых погодных условиях я вовсе не собирался отдавать кому-нибудь эту гонку без борьбы.

Когда мы заняли свои места на стартовой решетке, стало ясно, что дождь усиливается, и пока я делал круг из боксов до старта на промежуточных шинах, которые годятся для езды только по влажному треку, я понял, что если останусь на них, то потеряю места или вылечу из-за аквапланинга. Выбора у меня не было, пришлось стартовать на дождевой резине.

Почти все без исключения стартовали в гонке на шинах, рассчитанных на сильный дождь. Воды было очень много, но вскоре дождь кончился также внезапно как и начался. Вспоминая тот день сегодня, мне кажется, лучшим вариантом тогда был бы старт на промежуточных шинах, именно на тех, что надел Шумахер. Откуда ему стало известно, что выкинет погода на этот раз? На повторный старт Михаэль вышел с "мокрыми" настройками на максимальную прижимную силу, даже несмотря на то, что дождь кончился. И что произошло потом? Неожиданно снова пошел дождь, и машина Михаэля опять оказалась с наиболее оптимальными настройками. Он способен настолько хорошо предсказывать погоду в Спа, что от досады остается только скрипеть зубами!

Первый старт был ужасен. Я слишком резко отпустил сцепление, а когда оно схватилось, мне, чтобы не заглохнуть, пришлось его снова выжать. И тут же опять его отпустить - таким образом я провалил старт и потерял кучу времени. По-моему, в первый поворот я входил шестым, отличная позиция, чтобы после первого поворота наблюдать начальную стадию завала, разом вовлекшую в себя тринадцать машин. Култхард с Ирвайном решили выяснить, кто из них круче, и видимо немного переусердствовали. В следующий момент я увидел, как Дэвид вылетает с трассы. Я нащупал немного сцепления с трассой и помчался к устрашающему подъему в повороте "О'Руж", Девиду же этого сделать не удалось. Кажется, он ударился об отбойник, отчего его машину бросило вправо, прямиком в бетонную стену. Я был прямо за ним и понял, что произойдет дальше, но не знал, что в этой ситуации мне следует предпринять. Это было одно из тех, спрессованных в секунду решений, способных порой кардинально изменить твою жизнь. Понимая, что Култхарда отбросит обратно на трассу, я мог бы ударить по тормозам и

подвергнуть риску идущие сзади машины, которые врезались бы в меня, или продолжать давить на газ и надеяться на лучшее.

К счастью, одно из его оторвавшихся колес помогло мне очнуться. Оно летело прямо в меня, и я понял, что если не заторможу, наши пути пересекутся. Как только последние обломки машины Девида пронеслись буквально в дюймах от моего переднего спойлера, я нажал на газ и поехал. Однако, я подозревал, что позади меня образуется большой завал.

Я ждал выезда на трассу машины безопасности, но, увидев красные флаги, слегка удивился этому обстоятельству, ведь это означало остановку гонки. Чарли Уайтинг - директор Гран-при, перед стартом встречался с пилотами и говорил о том, что в случае аварии на первом круге выпустит машину безопасности, потому что не хочет давать рестарт. Он рассчитывал, видимо на то, чтобы избежать любой опасной ситуации в первом повороте, поскольку пилот, выбывший в начале гонки, в случае выезда на трассу машины безопасности, не имеет повторного шанса выйти на старт, но при остановке гонки, такая возможность у него появляется. Ход мыслей Чарли был совершенно правильным, но он и думать не мог, что предсказываемая им авария на первом круге, обернется таким ужасным завалом с разбросанными по всей трассе обломками машин. В таких обстоятельствах у него не было иного выбора, кроме как остановить гонку - не сделай он этого, и в течение следующих полутора часов мы бы подвергались риску, гоняясь рядом с эвакуаторами.

Тогда я не знал всех размеров аварии. Доехав круг до конца, я остановился на своей стартовой позиции, а оттуда, находясь за поворотом, в царящем вокруг хаосе, разглядеть что-нибудь было невозможно. Мне казалось, что задержка продлится самое большее минут пять - десять, поэтому в то время, как другие пилоты выбрались из своих машин и бродили вокруг, я твердо решил остаться в кокпите. Дино сказал мне, что задержка будет большой, но я все равно остался, и, пятьдесят минут спустя, я все еще был там. Этот перерыв я использовал для того, чтобы собраться с мыслями, проанализировать ошибки, допущенные при первом старте, и настроить себя на то, чтобы не совершить их повторно. Пока остальные машины выстраивались на стартовом поле, меня больше заботило сохранение концентрации, нежели мотивации.

Погода, как обычно, играла в свою игру. Пока после аварии маршалы приводили трассу в порядок, выглянуло солнце, и нам пришлось разработать новую стратегию, основанную на использовании промежуточных шин и других настроек. Мне не хотелось быть твердолобым, и я уменьшил параметры

антикрыльев - то, чего не сделали другие пилоты. Поскольку трасса продолжала подсыхать, я знал, что это правильный ход. Тогда мне казалось, что погода меняется.

Уменьшение параметров антикрыльев означает изменение углов наклона переднего и заднего спойлеров для снижения прижимной силы, удерживающей машину на треке. В сложных погодных условиях обычно ты пытаешься настроить машину на максимальную прижимную силу, чтобы избежать скольжения машины с последующим аквапланингом, но проблема состоит в том, что, чем больше прижимная сила в твоих настройках, тем медленнее машина на прямых. Уменьшение углов антикрыльев означает, что на влажном треке управлять машиной будет труднее, но зато, когда он подсохнет, я буду быстрее остальных. Это была рискованная игра - все или ничего. В другой раз все это могло бы закончиться весьма печально, однако Спа оказалась к нам на этот раз благосклонна.

На решение - брать на себя риск подобного рода или нет - влияет много факторов, включая уверенность, честолюбие, положение в чемпионате и твой собственный страх перед неудачей. Со стороны Хаккинена, например, было бы неблагоразумно идти на такой риск, на который пошел я, так как он защищал свое лидерство в чемпионате, в то время, как Шумахер мог рискнуть, поскольку финиш на втором месте был для него бесполезным.

Поскольку я напортачил при первом старте, повторный был мне на руку, и я вовсе не собирался опять ошибиться. И, о чудо, я сделал все, как надо! Мне удался просто отличный старт, и на торможении перед первым поворотом я прошел Хаккинена. После этого Мика не поделил трассу с Шумахером и выбыл из гонки. То есть, не успели мы проехать и четыреста ярдов, как один соперников сошел с дистанции, а немного спустя, поперек трассы развернуло Девида Култхарда. Конечно, Девид смог потом вернуться в гонку и, хотя он выбыл из борьбы за победу в гонке, позднее ему довелось сыграть свою роль в разворачивающейся драме.

На первых кругах мне удавалось увеличивать отрыв, и все складывалось здорово. Машина вела себя неплохо, мой пилотаж был безупречен, постепенно начала появляться сухая гоночная траектория - именно то, что в точности подходило моим настройкам. Все начинало играть мне на руку - и тут опять пошел дождь.

Обычно в Спа дождь идет в лишь в некоторых частях трассы. В этот раз он пошел в районе пит-лейн и поворота "Ставелот". Вначале он был небольшим, затем припустил сильнее, и вскоре

стало ясно, что промежуточные шины на этих участках с дождем не справляются.

Шумахер же начал потихоньку меня догонять. Его машина была настроена на бОльшую прижимную силу, чем моя, и поэтому, пользуясь тем, что траектория была еще сухая, я гнал во весь опор. Как только начался дождь, мне пришлось ехать предельно осторожно, избегая вылета с трассы из-за аквапланинга, в то время, как Михаэль мог тормозить позже и мощнее ускоряться. И как только он сел мне на хвост, вопрос о том, когда он меня обгонит, казался просто делом времени. Если бы я ввязался с ним в плотную схватку, вполне вероятно, что для меня все закончилось бы разворотом и вылетом. И сколько бы я ни сокрушался о потере лидерства, Михаэля мне пришлось пропустить.

Во время моих предыдущих гонок в Спа бывало, что погода налаживалась так же быстро, как и портилась, поэтому я знал, что если это произойдет, то мои акции опять поднимутся в цене. Оптимистический голос в моей душе советовал мне не сдаваться и обогнать Михаэля, когда погода изменится в обратную сторону. Однако моя пессимистическая половина ворчала, что вот опять гонка в Спа превращается в театр одного актера - Шумахер выигрывает за явным преимуществом.

В Бельгии иногда кажется, что он имеет какую-то власть над погодой, будто его рука лежит где-то на могучем кране в небесной канцелярии. Как только ему нужен дождь, пожалуйста, вот вам дождь, все сильнее и сильнее. Лить с неба перестало за пятьдесят минут до повторного старта, и я выстроил свой план как раз на основе этого факта. Но в то же самое время, стоя рядом со мной на подсыхающем асфальте стартовой прямой в лучах выглянувшего солнца, Михаэль изменил настройки своей машины на случай сильного дождя, что казалось невозможным, но, конечно, именно так все и произошло. Если когда-нибудь ему наскучат автогонки, уверен, Михаэль мог бы стать великим предсказателем погоды.

В этот момент мои промежуточные шины стали практически бесполезными. На них нет глубокого протектора, необходимого для удаления воды из пятна контакта. На влажном треке они выглядят прекрасно, но со стоячей водой они не справлялись. Когда я пошел на первый пит-стоп, стало очевидно, что нам необходимо ставить дождевые шины, что повлечет за собой изменение регулировки переднего спойлера, аэродинамического баланса машины в целом. И тут возникла маленькая проблема - механик никак не мог вытащить ключ из регулировочного гнезда спойлера. Но Джим Вэйл - менеджер команды - не растерялся. Он

резко дернул механика, вытащив таким образом и ключ, за который тот держался. В общей суматохе смешную сторону этой сценки искать было некогда.

Я покинул пит-лейн, но Михаэль был уже в пятнадцати секундах впереди, и мне пришлось сконцентрироваться на более земных вещах - пытаться ехать настолько быстро, насколько это возможно, и при этом не вылететь с трассы. Ральф, также как и его брат, поставил крылья на больший угол, чем я. Благодаря этому, он смог пробиться на третье место, что было огромным достижением для парня, имевшего в начале сезона репутацию несдержанного пилота. Внезапно для Эдди забрезжил двойной финиш на подиуме.

Любая победа несет в себе долю фортуны, а в чем-то является следствием нескольких ключевых эпизодов. Когда тебе благоволит удача, их исход складывается в твою пользу, и, соответственно, ты набираешь очки. Ну, а если фортуна выбирает себе в любимчики другого, ты заканчиваешь гонку в гравийной ловушке или ползешь в боксы с механической проблемой, кляня на все лады свое невезение. Это стандартная ситуация для любого пилота или команды, а в тот дождливый день в течение каких-то нескольких минут случились два события, открывшие нам дорогу к победе.

Вначале я столкнулся с другой машиной, но смог продолжить гонку. Потом то же самое проделал Михаэль, впрочем с куда большей силой, и тем самым вышиб себя из гонки. Из этих двух зерен выросла моя первая победа за два сезона и первая победа в истории Jordan вообще.

Видимость во время гонки была ужасной, но мне приходилось продолжать атаковать, чтобы удержаться перед Ральфом и попытаться достать Михаэля. Я приблизился к круговому Ярно Трулли на Prost. Начав обгон, я вдруг увидел, что он перекрывает мою траекторию. Даже в тот момент, когда мы поравнялись бок о бок, он все еще не видел меня из-за фонтана брызг из-под колес, и первое, что он почувствовал, был удар моего левого переднего колеса в его переднее правое.

Вот это был момент. В плохой день мое колесо могло бы с треском отвалиться, или я налетел бы на его колесо и отправился бы в полет. Однако, мы просто отпрянули друг от друга и продолжили гонку. Мы были на волосок от аварии, но, по-моему, удачно ее избежали, и после этого Трулли я больше не видел.

На самом деле, в результате этой коллизии был поврежден обод моего переднего левого колеса. Меня не беспокоил факт того, что мое колесо толкнуло его, но когда-то это должно было дать себя знать. Я не понимал, в чем была проблема, а тем

временем из поврежденной покрышки выходил воздух, давление в ней падало, отчего скорость моей машины уменьшалась. Повреждение обнаружили только после замены резины на следующем пит-стопе, во время беглого осмотра старого комплекта покрышек. По всем выкладкам, колесо приказало б долго жить, задержись я на два-три круга на трассе. Между тем, Трулли находился в полном неведении, с кем же у него был контакт, до тех пор, пока неделю спустя в Монце я не сказал ему об этом. Он думал, что это был Tyrrell, то есть он даже не разглядел ярко желтый цвет нашей бенсон-энд-хеджесевской раскраски!

Ну а потом произошла та злополучная история между Михаэлем Шумахером и Девидом Култхардом. Я все еще был вторым, когда, как гром среди ясного неба, прозвучал голос Дино, который сообщил мне что Шумахер выбыл из гонки. Обычно, если кто-то разбивает машину, то, как подтверждение этих новостей, ты можешь увидеть ее остатки на обочине трассы. Но признаков разбитой Ferrari не было. Довольно необычно попасть в аварию, которая выводит тебя из гонки, но, тем не менее, позволяет доковылять до боксов. Поэтому я был слегка заинтригован произошедшим, но продолжать расспросы времени не было. Единственное, что я знал - Михаэль выбыл, а я лидер.

То мгновение, в которое ты обнаруживаешь себя лидером гонки - это момент, определяющий твою способность выдержать давление. Некоторые получают от этого удовольствие, другим это слишком тяжело и они ломаются от такого бремени. Для меня это хорошо знакомые, захватывающие ощущения, которые я неоднократно испытывал во время своей карьеры. Это заставляет меня еще сильнее сконцентрироваться, не потерять связь с машиной и воспользоваться представившейся возможностью по максимуму.

В течение долгих лет я набирался опыта быть впереди, а теперь, когда у меня вновь появился такой шанс, я наслаждался им. Тем временем, в голове мелькали мысли о том, что это может стать первой победой Jordan, я представлял себе весь спектр чувств, - от страха до возбуждения - которые должен был испытывать Эдди. Начиная сезон, я хотел стать первым парнем, принесшим первую победу его команде. Теперь такой шанс у меня появился, и я не собирался упустить его из рук.

Но почивать на лаврах было еще рано. Джанкарло Физикелла - человек, едва не выигравший эту же гонку для Jordan в прошлом году, опять вышел на первый план, но на этот раз совсем по другой причине. При фактически нулевой видимости он буквально влетел в заднюю часть Minardi Шинджи Накано в

"Автобусной остановке", усыпав все вокруг обломками машины. В придачу, он был жутко испуган, когда его Benetton буквально разнесло в клочья. Немедленно на трассе появилась машина безопасности. Ничего хорошего это мне не сулило, поскольку Ральф уже побывал на пит-стопе, а я еще нет. Выезжая на трассу, машина безопасности собирает позади себя весь пелетон, практически ликвидируя при этом все отрывы. От моего замечательный пятнадцатисекундного отрыва от Ральфа не осталось бы и следа, поэтому мне пришлось без промедления заехать на пит-стоп, надеясь вернуться на трассу перед Ральфом. И мне это удалось.

Теперь Ральф висел у меня на хвосте, а в то же самое время моя жена звонила нашему адвокату Майклу Брину, умоляя его, чтобы кто-нибудь, во что бы то ни стало, остановил гонку, так как была уже сыта по горло увиденным. Она отдыхала в Испании, и к этому моменту была на грани нервного срыва, но не потому что я побеждал, а из-за всех этих аварий.

После нескольких кругов за машиной безопасности, я тоже стал думать, что гонку следует остановить. До финиша оставалось немного, заканчивалось как время, так и количество машин в пелетоне. Но мы в Формуле 1 и предполагаю, что вся эта драма была просто приложением к шоу. О чем бы там пилоты не думали, у них нет возможности повлиять на решение о досрочной остановке такой, насыщенной всякими инцидентами, гонки, поэтому я задумался о том, что будет дальше, когда машина безопасности уйдет с трассы, ведь Ральф прямо за мной. Надо было что-то решать.

Я опасался, что Ральф, судившийся с Jordan ради перехода в Williams, не будет чувствовать себя обязанным подчиняться приказам команды. До финиша оставалось каких-то десять кругов, и он мог решить, что у него есть шанс победить, и, если бы он попытался обогнать меня во время рестарта, мы могли бы на пару закончить эту гонку в гравии.

Команда очень сильно рисковала, хотя, конечно, тут был и эгоизм с моей стороны, ведь я уже растерял весь свой пятнадцатисекундный отрыв из-за машины безопасности, и мне вовсе не хотелось отдавать гонку Ральфу. Я связался по радио с моим гоночным инженером и сказал: "Передай Эдди, что ему пора вмешаться. Или мы начинаем бороться за победу и рискуем двойным вылетом, или он говорит Ральфу попридержать свою прыть, и тогда у нас отличные шансы на дубль. Решение за Эдди."

Мне не хотелось создавать впечатление, будто я что-то требую или в чем-то нуждаюсь (у меня все же есть гордость!), поэтому я особо подчеркивал, что решение оставалось за

командой, и, за Эдди в особенности. Абсолютно очевидно, что мы оба жаждали победы, и были готовы сражаться за победу с любым соперником, включая собственного партнера по команде. Наконец решение было принято - Ральфу дали указание остаться позади. Я успокоился, но стопроцентной уверенности в том, что он с ним смирился, не было. Поэтому, как только машина безопасности покинула трассу и гонка опять приняла старт, я со всех ног рванул в первый поворот.

Это объяснялось еще и тем, что Ральф продолжал атаковать изо всех сил. У него не было выбора, поскольку ехавший третьим Алези буквально дышал ему в затылок. Но и мне не хотелось давать почувствовать Ральфу возможность выйти в лидеры, а затем расплачиваться за последствия. Для стороннего наблюдателя все могло выглядеть, будто мы просто стройными рядами доезжаем до финиша, но поверьте мне, последние десять кругов мы сражались по-настоящему, и я был уверен, что даже если Ральф попробует обогнать меня, ничего у него не получится.

Пересекая линию финиша, я ликовал - за Эдди, за команду и немножко за себя. Это была моя первая победа "не на Williams", а пилотов, сменивших команду и продолживших побеждать, не так уж и много. Я гордился лидерством в едва не выигранной гонке на Arrows, а сейчас я победил за Jordan. Будучи в Williams, мне всегда говорили, что мне повезло обладать лучшей машиной пелетона. Это бросало тень на мои способности пилота. Победа в Спа доказала, что я всегда умел больше, чем просто водить лучшую машину.

Я знал, что хорошо пилотировал весь уик-энд, и наградой мне было море радостных лиц, озарявших меня улыбками, когда я стоял на подиуме. К счастью, Эдди организовал поездку на гонку группы людей с нашей фабрики, и сейчас все они стояли внизу, аплодировали, а кое-кто и плакал от избытка чувств. Удача сопутствовала нам, и сейчас часть наших рабочих готовилась к празднику, и, поверьте мне, погуляли они на славу.

Для победы я отдал все. Дождь - великий смутьян, но мы полностью использовали погодные условия, одинаковых для всех, и воспользовались представившейся возможностью по максимуму. Для команды B & H Jordan Mugen-Honda этот гоночный уик-энд удался на славу, он перенес нас в клуб победителей Гран-при и продемонстрировал, что победа - достижимая цель. Мы оказались в шаге от третьего места в Кубке Конструкторов, а ведь после неудачного начала сезона мысль о том, что мы побьем как Williams, так и Benetton, казалась слишком смелой.

Выбравшись в конце концов под вечер с трассы, я чувствовал

себя очень счастливым человеком. Вечеринка команды была еще в самом разгаре, но мне хотелось вернуться домой, и отпраздновать победу вместе с семьей. Немногие пилоты побеждали в разных командах, и все-таки, не в обиду Эдди будет сказано, Jordan пока еще не был самой лучшей командой. Но нам удалось сделать дубль в самой напряженной гонке сезона. Нам еще только предстояло стать лучшими, однако я и все в команде B & H Jordan показали, на что способны. Вместе мы прорвались к вершине.

9. Страх

ГП Италии в Монце вызывает у меня особенные чувства. Здесь уникальны не только фанаты, история, но и сама трасса - серия длинных широких прямых с несколькими удачно сконфигурированными поворотами.

В конце стартовой прямой Монцы мы достигаем скорости около 220 миль в час, и не нажимаем на тормоз до тех пор, пока до поворота не останется 150 метров. Даже более того, круг за кругом мы можем чуть-чуть затягивать торможение и все равно вписаться в поворот. И если вам нужен пример того, насколько мощны тормоза в Формуле 1, то вот он перед вами.

Ты жмешь на тормоз в тот момент, когда болид уже не в силах дальше разгоняться, поскольку только в Монце наши машины достигают максимальной скорости, и эти 150 метров проносятся очень быстро. Будто ты мчишься по окружной автостраде, превышая в три раза ограничение скорости, притормаживаешь на половине пути и тем не менее рассчитываешь вписаться в приближающийся съезд с эстакады.

При 220 миль в час из-за бешеной скорости ты туго сжат ремнями безопасности. Тебя буквально вжимает в сиденье, педаль газа - "в пол", ты ждешь, ждешь, еще немного, а затем - бах - за 150 метров до поворота приходится жать на тормоз, да так сильно, что к концу гонки нога немеет. Одновременно со снижением скорости тебя бросает вперед, ремни все сильнее и сильнее врезаются тебе в тело, а тебя еще и трясет на кочках. На телеэкранах болид может выглядеть большим и мощным, но не забывайте, что полный вес машины всего лишь 600 кг. Это меньше веса регбистов, сгрудившихся вокруг мяча перед свистком судьи. Если вспомнить о том, что значительная доля этого веса приходится на двигатель и шины, то скорости этих машин уже не кажутся столь удивительными.

Позднее торможение - одно из искусств Формулы 1, наука, которую ты постигаешь со временем. Многие тут допускают ошибки, но когда машина хороша, это может стать одним из самых впечатляющих элементов пилотажа.

Если пилот Формулы 1 будет все время беспокоиться по поводу потенциальной опасности, то вся его работа пойдет насмарку. Удовольствие от гонок вне всякого сомнения намного сильнее любых метаний. Страх отступает, как совершенно чуждое состояние, и ты почти забываешь о нем.

Если постоянно думать об этой огромной скорости, о шансах получить травму, то ничего путного не добьешься. На самом деле переживания такого рода как раз наоборот представляют еще большую опасность, поскольку влияют на концентрацию, и шанс допустить элементарную ошибку значительно возрастает. Оказывается, гонщикам гораздо сложнее ехать медленно, нежели мчать на пределе. Если они пытаются остаться в рамках своеобразного уровня безопасности, то сначала ломают, а затем теряют свой естественный стиль вождения. От этого моментально, как снежный ком, накапливаются ошибки. Ирония состоит в том, что напуганный, нервный пилот, старающийся избежать неприятностей, возможно, будет самым опасным парнем на трассе.

Нужно верить в себя и свою машину. Если в тебе нет определенной доли самоуверенности, спортивной наглости в хорошем смысле этого слова, ты не сможешь гоняться. Необходимо абсолютно точно знать - что бы ни случилось с тобой на трассе, ты сможешь справиться с ситуацией. Как гонщик, ты должен верить, что держишь все под контролем своего опыта, и вся ответственность целиком лежит на твоих плечах. Пока ты веришь в себя, ты способен гоняться в Формуле 1.

Наша одержимость скоростью произрастает не из какого-то там мифического мужества, желания пустить пыль в глаза. Цель нашего спорта - в честной гоночной борьбе побить других парней на трассе, и правила этой борьбы всем известны. Лично я не согласен с отождествлением слов "гонщик" и "бесстрашие". Я бы определил храбрость, как некие бескорыстные действия, риск своей жизнью ради других людей. Автогонки имеют намного более эгоистичную сущность. Это персональный вызов, страх и дисциплина, хорошая школа жизни, но разве это храбрость? Мне так не кажется.

Ближе всего мы приближаемся к отваге в тех случаях, когда гонщику приходится преодолевать страх для того, чтобы выжать из своего автомобиля максимум. Иногда кое-где, например, в "О'Руж" - скоростном повороте в конце главной прямой трассы в Спа - приходится убеждать себя, что ты сможешь его пройти, вжав педаль в пол, и именно такой вызов тебя мотивирует, ведь все мы стремимся достичь предела и доказать скептикам, что они не правы. Если люди говорят, что "О'Руж" нельзя пройти "в пол", то даю голову на отсечение - каждый пилот попробует это сделать несколько раз за уик-энд. Просто ради того, чтобы посмотреть, может ли он доказать обратное. Посещающая пилота тревога происходит не из-за страха получить травму, а из-за опасений уступить кому-то, потерпеть неудачу.

Любая моя ошибка, я считаю, сильно влияет на итоговый результат. Потеря контроля над машиной во время Гран-при будет стоить мне позиции на трассе, а может и всей гонки. Тот же принцип справедлив и в квалификации. Я опасаюсь аварии, но только по этой причине. Авария приведет к тому, что на старте ты окажешься на плохой позиции, а может по окончании гонки уедешь с трассы, не набрав очков, а это как раз и есть неудача. В общем, я пытаюсь управлять машиной как можно ближе к пределу, но мне обязательно нужно привести ее обратно в гараж, чтобы на следующий день она была снова готова вести борьбу.

Отмечу, что нам сильно повезло гоняться в то время, когда безопасность стала одним из самых злободневных вопросов спорта.

Летом, во время перерыва между Гран-при, я поездил на парочке старых гоночных машин в Гудвуде. После этого я стал смотреть на мир совсем другими глазами. Этот фестиваль тщательно воспроизводит атмосферу 50-х и 60-х годов, но на нем были введены небольшие дополнения, призванные обеспечить хотя бы минимальные требования по современной безопасности. Установлены более совершенные привязные ремни - в некоторых машинах их вообще поставили впервые; гонщикам разрешили пользоваться шлемами, полностью закрывающими лицо; но сами болиды с той поры, когда жизнь пилотов за рулем была намного короче, абсолютно не изменились.

Может, пилоты тех лет и не показали бы ничего особенного, посади их на нынешние машины Формулы 1, но гоняться на тех машинах по старому "Нюрбургрингу" - трассе длиной примерно в 14 миль, без зон безопасности, без отбойников из покрышек или даже без нарисованной белой линии по границе дорожного полотна, означало подвергать себя такой опасности, которую любой человек может только представить. В те дни пилоты гибли регулярно, но спорт развивался, медленно учась на своих ошибках.

Я рос, прекрасно понимая, что мой отец гоняется вместе с парнями, которые время от времени гибнут, поэтому редкие смертельные случаи воспринимались мной, как часть спорта, известного мне с детства. Однако за последние пятнадцать лет Формула 1 стала относительно безопасна, и многие мало-помалу забыли об опасности, которую таят в себе автогонки. Именно поэтому гибель Айртона Сенны и Роланда Ратценбергера на Гран-при Сан-Марино в 1994 году шокировала стольких людей. В последний раз пилот погибал во время Гран-при, когда некоторые гонщики, например Рубенс Баррикелло, были еще совсем мальчишками, а тут вдруг за уик-энд гибнут сразу двое.

Естественно, меня, как напарника Айртона, эта катастрофа сильно потрясла. Мы ездили на одинаковых машинах, но мне в тот день никогда бы не пришла мысль отказаться от гонки. По тем же причинам, по которым все мы решили участвовать в гонке после гибели Роланда, я должен был вернуться на трассу. Иного решения быть не могло.

Я должен был верить словам инженеров, и мое участие в той гонке стало своеобразным актом веры в их состоятельность. Разве в нашем спорте можно иначе? Бывает, ты выбираешься из машины и благодаришь Бога уже за одно то, что добрался до финиша. Имола оказалась как раз одним из таких случаев, но мы - автогонщики, и такова наша работа.

Прежде всего, мы сами выбрали себе это занятие, и что бы ни

случилось, надо продолжать бороться и цепляться за малейший шанс. Не вернуться в ту гонку из-за того, что мой напарник попал в смертельную аварию, было бы с моей стороны лицемерием. В нашем деле нельзя жить только хорошим, а затем уходить в тень, как только случается что-то ужасное - даже настолько ужасное, как тогда.

Помнится Ники Лауда произнес тогда очень мудрую мысль, мол, вообще-то Бог присматривает за Формулой 1, но в тот уикенд видимо он отвернулся. Лауда прав - нам повезло, что до этого в течение двенадцати лет не было ни одной смертельной аварии. Нам так же везет и теперь. Но мы должны отдавать себе отчет в том, что однажды это может случиться опять.

Тем не менее, изредка попадаются пилоты, неотягощенные грузом подобных мыслей, они просто не осознают весь риск автогонок, и, возможно, в какой-то мере это им помогает. Видимо, идеальной позицией автогонщика является вера в то, что лично он никогда не разобьется, никогда не получит травму. Это необходимое состояние души для мужчин и женщин, исторически занимающихся опасной работой. Рисковать все-таки легче, когда ты не осознаешь до конца уровень опасности - если бы кошка знала, как больно падать с крыши, естественно она не стала бы туда забираться.

Бывают поступки, которые ты можешь совершить, не зная об опасности, но, например, езда в дождь, когда ты ничего не видишь, вне всякого сомнения, находится за гранью риска, и является откровенной глупостью. Однако кое-кто, как, например, Айртон, настолько остро осознают стоящую перед ними опасность, что добиваются еще более высоких результатов. По своей природе люди восхищаются не теми, кто блажен в своем неведении, а те, кто подвергает себя риску, осознавая до конца всю его глубину.

Многие пилоты остаются безучастными к опасности, ведь почти все мы в душе фаталисты. Если аварии суждено произойти, так тому и быть, ты ничего не можешь поделать с этим - автогонщики, подобно летчикам-истребителям, относятся к необычному типу людей. К тем, кто хочет шагать по жизни, смеясь.

Жак Вильнев предположил, что пилоты теряют ореол обывательского восхищения, потому что Формула 1 становится слишком безопасной. Впрочем, те, кто подвергает себя безрассудному риску, вряд ли достойны уважения. Я прикидываю, какие мои шансы, и пытаюсь действовать сообразно расчетам, и не вижу необходимости их уменьшать. У статистиков вы можете узнать, какова вероятность подцепить смертельную заразу,

попасть в автокатастрофу, быть раздавленным метеоритом или смытым приливной волной. Если ты будешь все это принимать в расчет, то никогда не выйдешь из собственного дома. Риск есть во всем, автогонки не исключение, но положительные стороны значительно перевешивают отрицательные. До тех пор, пока я получаю от гонок необходимый уровень соревновательности и удовольствия, способность реализации своего потенциала, дело того стоит.

Но все мы знаем, что порой опасность исходит из абсолютно неожиданных мест. В течение каких-то пяти сентябрьских дней со мной приключились сразу два происшествия. Первое - когда я летел домой с "Нюрбургринга", после довольно разочаровывающего Гран-при Люксембурга - классический случай "когда ты собираешься просто спокойно передохнуть".

На моем самолете я с парой своих друзей взлетал из Кельнского аэропорта. Во время набора высоты я услышал, как шасси убралось, а затем выпустилось вновь. Помню, я тогда еще отпустил пару шуточек о пилотах, развлекающихся от безделья, и вновь вернулся к разговору о чем-то другом, с нетерпением ожидая возвращения домой.

Через час, когда мы заходили на посадку в Фарнборо, высота облачности составляла всего 1000 футов. Самолет заложил вираж, выровнялся и … едва не столкнулся с возникшим словно из ниоткуда воздушным шаром! Наверное из-за низкой облачности пилоты его не заметили, и когда мы проносились мимо, то практически видели лица людей, находившихся в гондоле шара; они разинули от удивления рот и пытались понять, что собственно происходит. В тот момент мы думали о том же самом.

Но это был еще не конец. Вместо того, чтобы сесть на взлетную полосу, мы пролетели над ней на высоте 500 футов. Вот тут я уже начал слегка беспокоиться. Мой старый приятель Пит Бутвуд поговорил с пилотами и, вернувшись в салон, сказал, что у самолета на самом деле неполадки. Вспоминая проблемы, возникшие у нас при взлете в Кельне, я было собрался выяснить действительно ли у нас неполадки с шасси, как ответ возник сам собой. Пока мы переваривали сказанное Питом, один из пилотов вышел к нам, чтобы выяснить, знаем ли мы как себя вести при аварийной посадке.

Тут мы поняли, что шутки закончились. Он рассказал нам, что возникли проблемы с индикацией состояния шасси на приборной панели, то есть экипаж не уверен выпущены колеса или нет. Поэтому мы пролетели над взлетной полосой, чтобы люди на башне управления взглянули на самолет со стороны и

сказали нам на месте ли шасси.

Они ответили, что вроде бы все в порядке, но с такого расстояния им трудно было удостовериться в этом на все сто процентов. Без нормальной индикации на приборной панели пилот не мог быть уверен, что стойки шасси встали на свои замки и что они не подломятся под весом приземляющегося самолета.

Проблемной была одна - правая стойка шасси, с другой все было в порядке - так что пилот сначала осторожно коснулся земли левым колесом. Затем он очень мягко опустил другую сторону самолета, проверяя устойчивость правой стойки. К счастью она выдержала и мы приземлились целыми и невредимыми.

Ощущения были не из приятных, в голову лезли мысли о том, как на огромной скорости мы кувыркаемся по взлетной полосе, а общую картину довершали мигающие огни пожарных и машин скорой помощи, ожидавшие нас, чтобы сразу же приступить к спасению. Считается, что в таких обстоятельствах гонщики должны испытывать куда меньший страх, чем остальные люди, но данную ситуацию я не контролировал, а это мне совсем не нравится. Я совершенно уверен, что мой гоночный болид выдержит тяжелую аварию, про самолет этого я сказать не мог.

И пока мы, удачно приземлившись, жадно глотали обязательный в таких случаях сладкий чай, мне пришлось поразмыслить над проблемой возвращения в Дублин. Мой самолет на время вышел из строя, ему требовался ремонт, поэтому я оказался в затруднительном положении.

Спасение явилось в образе нескольких тренеров скаковой лошади, которые летели вместе со своей подопечной назад в Ирландию. Они предложили подвезти нас, и таким образом я добрался до дома в своеобразной компании с живой лошадиной силой. Только у нас с четвероногой попутчицей было разное настроение, поскольку для лошади скачки сложились удачней, чем для меня гонка. Мое невыразительное восьмое место не шло ни в какое сравнение с ее третьим.

Менее чем неделю спустя, я был на тестах в Барселоне. Между Нюрбургрингом и Гран-при Японии был большой перерыв, и все команды решили воспользоваться им, чтобы выжать из своих машин дополнительную скорость.

На одном из кругов я входил в последний поворот, и все вроде шло хорошо. Вдруг прямо перед собой я увидел Benetton Джанкарло Физикеллы и понял, что он замедляется. Очень быстро я понял, что он уже еле ползет, и мой болид сейчас врежется в зад его машины. Это могло привести к очень тяжелой аварии.

И я сделал единственное, что было возможно в данной ситуации - съехал с трассы, дабы избежать столкновения с машиной Физикеллы. В этот момент я шел на четвертой передаче, на скорости примерно 150 миль в час и знал, что могу получить травму, когда моя машина врежется в отбойник. Приближаясь к отбойнику, я попытался расслабиться - что обычно делаю при любой аварии - и убрал руки с руля, поскольку, если наоборот вцепиться в него, то можно порвать себе мышцы и еще больше усугубить последствия. Смягчить удар ты все равно не сможешь, поэтому куда лучше попытаться расслабиться и, наслаждаясь ездой, успеть обдумать возникшую ситуацию.

К этому привыкаешь. Возможно, это странно звучит, но автогонщики после того, как несколько раз попадают в аварии, подчас начинают говорить о них, как о самых захватывающих вещах в жизни, по крайней мере до тех пор, пока они выходят из них целыми и невредимыми.

Когда ты знаешь, что столкновение неизбежно, на самом деле ты уже не можешь практически ничего сделать, кроме созерцания происходящего с интересом и тревогой. Существует слабая надежда, что ты не получишь травму, хотя куда чаще у тебя просто нет времени на формулировку подобных мыслей. Ты просто успеваешь отпустить пару крепких словечек, что я, конечно, и сделал тогда в Барселоне.

Будучи автогонщиком ты предполагаешь, что во время каждого сезона попадешь хотя бы в одну серьезную аварию. Естественно, ты надеешься, что этого не случится, но на деле обязательно как минимум раз в год ты получаешь маленькую встряску, напоминающую об опасности нашей работы. Я надеялся прожить 1998 год без подобных напоминаний, но именно это со мной и случилось - самая страшная авария в сезоне. В момент столкновения машины с отбойником мой шлем ударился об руль, а все тело сильно тряхнуло.

Когда меня по инерции бросило вперед, я услышал, как где-то у основания черепа что-то ужасно хрустнуло. Весь прошедший год меня мучили боли в позвоночнике в районе шее. Боли, которые никогда не удавалось до конца вылечить даже врачу-костоправу. Но неожиданно, одновременно с тем хрустом, мне мгновенно стало лучше. Всему остальному телу крепко досталось, болела голова, колени были разбиты в кровь, но два шейных позвонка чувствовали себя замечательно. У меня было достаточно аварий после которых мне было плохо - эта была первой, принесшей мне хоть что-то хорошее.

Как и у любого гонщика, у меня хватало происшествий на трассе. Однажды я попал в большую аварию во времена Формулы-

Форд, но я тогда потерял сознание, и так до сих пор и не могу вспомнить детали произошедшего. Парочка крутых эпизодов была у меня в мотогонках. Помню как-то раз приземлился на голову, а затем меня ударил пролетавший мимо мотоцикл. К счастью, вместо шеи я сломал лишь ключицу.

Гоняясь на мотоцикле, ты становишься очень уязвимым, но в автомобиле все ощущается совсем по-другому, поскольку ты пристегнут ремнями и, когда машина выходит из-под контроля, она может улететь куда угодно и сделать все, что угодно. Мотоцикл норовит удариться об землю и вылететь по касательной к ней, а машину может понести вправо, влево или задом наперед, она может перевернуться вверх колесами или отправиться в полет. Ты не знаешь, что может произойти в следующий момент, и будучи привязанным внутри кокпита, являешься простым несчастным пассажиром.

После страшной аварии во время первого старта на Гран-при Бельгии, Эдди Ирвайн сказал, что это было ужасно "так как просто казалось, что это никогда не кончится", и я совершенно отчетливо представляю его ощущения. Попав впервые в аварию на гоночном автомобиле, я узнал, что в любом ужасном инциденте наступает момент, когда ты будто говоришь: "О'кей, я получил уже сполна". Беда в том, что затем происходит что-то еще.

Худшие из аварий, в которые я попадал, случались после того, как ломалась подвеска. Как правило, такое может произойти только при максимальной нагрузке на нее, например, когда машина на высокой скорости проходит быстрый поворот. В такой ситуации начинают шевелиться волосы под шлемом и, если ты не дружишь с удачей, дело заканчивается травмой.

Несколько сезонов назад я попал в одну такую аварию на выходе из туннеля в Монако. Развалилась задняя подвеска и мне крупно повезло, что я никуда не врезался. Машина вылетела на боковую дорожку и в конце концов аккуратно остановилась, за что я от души поблагодарил своего ангела удачи. В этом году, почти в том же самом месте та же ситуация повторилась с Алексом Вурцем. Ему повезло меньше - машину ударило обо все, что можно. В конечном итоге он врезался в отбойник, усыпав все вокруг обломками своей машины.

Если мне повезло тогда в Монако, то спустя какое-то время совсем обратное произошло в Эшториле, на выходе из второго поворота, когда подвеска моей машины сломалась опять. Это произошло на тестах пару-тройку лет назад и привело к самой страшной аварии в моей жизни. Я шел на скорости в 150 миль в час, и вдруг прежде, чем я успел что-то сообразить, машина стала неуправляемой. Превратившись в стороннего наблюдателя, я

почувствовал как машину влепило левой стороной в отбойник, развернуло задом наперед и отбросило перпендикулярно полотну трека.

К этому моменту она была уже без колес, поскольку их оторвало при первом ударе. В сущности, машина превратилась в углепластиковые санки и еще сильнее врезалась в отбойник с другой стороны трассы. В тот же момент ее вновь отбросило и, дымясь, она вместе со мной, пересчитывающим свои конечности, замерла на середине трассы.

Неудивительно, что после такого происшествия, я отправился домой. Нет, я не получил тяжелых травм. Обычные синяки, небольшой шок и легкое сотрясенье мозга. Мое отношение к произошедшему можно выразить словами: "Спасибо тебе, Господи, что хранишь нас", и скоро я снова вернулся за руль.

Ты можешь побывать в ужасной аварии и набить всего несколько шишек. А в другой раз, у тебя случается совсем незначительное происшествие на трассе, которое заканчивается серьезной травмой. После победы в чемпионате 1996 года я снова вернулся на трассу "Сузука", чтобы провести кое-какие тесты шин для Bridgestone. Я успел накрутить примерно пятнадцать кругов, когда мою машину развернуло и стукнуло об стену на выходе из шпильки, которая является самым медленным поворотом на этой трассе. Этот поворот проходится всего лишь на первой передаче, но удар был настолько сильным, что у меня посыпались искры из глаз, я был почти в нокауте, и еле заметил, что мой болид горит. На этом все и закончилось - я проделал длинный путь, добрался до Японии для проведения тестов, и по истечении каких-то полутора часов разбил машину и вынужден был отправиться обратно домой. А поскольку тестовая сессия шла своим чередом, такой вариант развития событий вряд ли можно назвать идеальным.

Страх является тем самым препятствием, которое существует лишь для того, чтобы его преодолевать. Это своеобразная форма тирании, ведь если ты напуган, то твои поступки неизбежно попираются твоим страхом. Были времена, когда гонка являлась для меня самым легким делом. А вот публичные выступления и пресс-конференции, с их напряжением, возрастающим от того, что большая группа людей чего-то ждет от меня, совсем не доставляли мне удовольствия.

Ныне же эти аспекты жизни не являются для меня проблемой, а воспринимаются как нечто вроде теста на вождение или школьного экзамена. Я оглядываюсь назад, в начало своей карьеры и не могу поверить - когда-то меня пугало то, что сейчас доставляет столько удовольствия. Так же, как и впервые

свалиться с мотоцикла, любой страх надо пережить, чтобы затем спокойно его контролировать. Не преодолев собственные страхи, ты можешь лишиться огромного жизненного опыта. Например, в Монце я сражался всю квалификацию, переживая, что могу не попасть в очковую зону в гонке. Но благодаря хорошей тактике, я добрался до финиша шестым, набрав еще одно очко в копилку команды. Поверь в себя хотя бы чуть-чуть и тебе покорится все…

"Единственное, чего стоит бояться - это страх внутри нас"
Франклин Рузвельт
"Преодоление страха является началом мудрости"
Бертран Рассел
"Всегда смотри на светлую сторону жизни"
Монти Пайтон

10. Будущее

В Японии, как нигде больше на Земле, можно заглянуть в завтрашний день. Японские поезда, мотоциклы и машины с точки зрения дизайна и утонченности опережают всех. Если есть способ решить какую-нибудь задачу более рационально, касается ли это работы или отдыха, у японцев найдется машина, которая с этим справится.

Словно чтобы подчеркнуть неумолимость технического прогресса в Формуле-1, в календаре Японии отведено прекрасное место - последняя гонка чемпионата. Сезон 1998 года, подходил к концу, но B&H Jordan Mugen-Honda решала скорее задачи 1999 года. Эдакое путешествие в будущее.

Первое, что я должен был сделать по прибытии в Японию, посетить завод Mugen, где производилась большая часть работы над нашими двигателями. Этот завод принадлежит Хиротоши Хонда, сыну Соичиро Хонда. Последний, после разорения страны во второй мировой войне, был ведущим японским промышленником. Тем самым человеком, который "просто" создал Хонду.

Пять процентов прибыли корпорации Honda идет на содержание ее научно-исследовательского подразделения, в котором трудятся 7000 ученых и инженеров. Часть из них работает в программе разработки двигателя Формулы-Это поездка заставила меня поверить в их грандиозные возможности, и я уже не сомневался в том, что эта корпорация, если она решит сосредоточиться на производстве двигателя для Формулы-1, сможет за короткое время выдвинуть Jordan в число команд-победительниц чемпионата. С этой ободряющей мыслью я и сел на высокоскоростной поезд, рядом с которым его британские родственники выглядели выходцами из эры Индустриальной

Революции. Этот поезд доставил меня на автодром "Сузука", тоже, между прочим, принадлежащий Honda.

После Спа основной упор командной работы в гонках делался на прорыв вверх с пятого места в Кубке Конструкторов, чего Jordan не мог добиться в предыдущие пять сезонов. От Williams и Benetton, находившихся соответственно на третьем и четвертом местах, нас отделяло всего четыре очка, и сократить такой ничтожный разрыв, казалось, нечего делать.

Естественно, это заставляло нас действовать. На протяжении пятинедельного перерыва после предпоследней гонки на "Нюрбургринге" шли безостановочные испытания в нашей аэродинамической трубе, в "Сильверстоуне" мы испытали новый двигатель, разработанный Honda специально для "Сузуки". Особая задача состояла в том, чтобы произвести впечатление на японскую публику - для компании это было жизненно важно.

Однако, на самом деле гонка в Японии выдалась очень тяжелой. McLaren и Ferrari, как два основных действующих лица чемпионата, прикладывали титанические усилия для победы. То же самое делала моя старая команда - Williams. Они были полны решимости удержать свое третье место, то есть не отдать его нам. Несмотря на всю проделанную нами работу, существенно пополнить очковый запас было тяжелее, чем раньше, но наша заветная мечта о присоединении к компании "больших ребят" зарядила нас энергией на последнюю гонку.

К тому же она должна была стать последней для Ральфа в Jordan. Он уходил, меняясь местами с человеком, которого пару лет назад взяли в Williams на мое место. Тогда его провозгласили новым Михаэлем Шумахером. За два сезона в Williams Хайнц-Харальд Френтцен сумел записать себе в актив лишь одну победу, и хотя он действительно иногда был быстр, тем не менее никогда не оправдывал той раздутой вокруг него рекламы, которая в первую очередь и побудила Френка Вильямса подписать с ним контракт.

Таким образом, выходило, что на последнем этапе Ральф и Хайнц-Харальд должны были показать свои лучшие результаты, чтобы расстроить планы тех самых команд, за которые они будут гоняться в следующем году. Вот уж действительно суровое испытание лояльности пилота и его "политической" чистоты, если таковая вообще когда-нибудь существовала.

Наша интрига оказалась своеобразным приложением к основному событию уик-энда - Мика Хаккинен против Михаэля Шумахера, но из-за этого для нас она была не менее значима. Тем временем, решающая схватка между двумя соискателями титула фактически ограничилась лишь квалификацией. Дело в том, что

взяв поул, Михаэль, казалось, нанес Мике удар, от которого тот не должен был оправиться, но затем, заглохнув на стартовой позиции, все потерял. Даже несмотря на то, что первый старт был отменен.

Немногим дано понять, что должен был чувствовать Мика в ситуации, когда он полностью сконцентрировался на начале гонки, и вдруг все резко обрывается из-за отмененного старта. Причем дважды! У меня в 1996 году что-то похожее случилось всего один раз, и мне этого хватило на всю оставшуюся жизнь. Правда, в этот раз утешением Мике служил тот факт, что когда с третьей попытки гонка все-таки стартовала, его единственный соперник был в хвосте пелетона.

После всех перипетий в квалификации и подготовки гоночной стратегии, после всех усилий и денег, потраченных на особый двигатель, шины и так далее, на деле битва титанов вылилась в демонстрацию гоночных качеств McLaren. Михаэлю пришлось демонстрировать весь свой талант в обгонах, при том, что он знал - теперь его задача практически невыполнима. Если бы он обогнал все машины, ему еще надо было отыграть у Мики четыре очка, задача непростая даже для Михаэля.

Как уже известно, этим надеждам осуществиться было не суждено, ибо Шумахер досрочно закончил гонку из-за взорвавшейся покрышки. Однако за короткий отрезок времени Михаэль прошел довольно много машин, пока не уперся в меня. Я вел жизненно важное и ожесточенное сражение за позицию с Williams Жака и Хайнц-Харальда, которые шли прямо передо мной. То была очень важная борьба. Я зацепился за очковую зону, но этого не хватало для того, чтобы обойти Benetton в Кубке Конструкторов. Нам требовалось набрать два очка. Ральф сошел из-за взрыва мотора, вызванного перегревом. При рестартах такое может случиться, поэтому вся ответственность за результат легла на меня.

Я не испытывал сильного желания останавливать Михаэля, боровшегося за третью чемпионскую корону. Вопреки расхожему и вполне понятному мнению о том, что у меня есть некоторые мотивы для мести за кое-что в прошлом, я никогда не собирался портить их схватку за победу в чемпионате. Если бы я подвинулся и пропустил его вперед, то мог потерять и место в очковой зоне и всякую возможность обогнать Жака в течение нескольких последующих кругов. В этой ситуации я остался верен интересам B & H Jordan Mugen-Honda и ничего не мог поделать с тем, что Михаэлю пришлось стартовать с последнего места.

Не считаю своим долгом сторониться кого-либо в честной схватке и лично я не делал ничего дурного. Думаю, Михаэль это

понимал, в этот раз у него не было законного повода для недовольства, но это не остановило его. Позже, не имея на то никаких оснований, Ральф будет утверждать что Эдди Джордан якобы трижды выходил на связь со мной и требовал пропустить его брата, а сам Михаэль позднее предположил будто у меня есть пунктик по поводу него, эдакий "шумо-комплекс". Так или иначе, мне все равно пришлось сделать ранний пит-стоп, и Шумахер без труда вышел вперед до тех пор, пока не выбыл из гонки. Думаю, тогда был просто не его день.

Между тем, для Jordan ситуация складывалась лучше не придумаешь, поскольку я проводил одну из своих лучших гонок в сезоне и шел пятым. По ходу всех двух часов напряжение неумолимо росло. В то время, как Жак подпирал меня сзади, я изо всех сил догонял Хайнца-Харальда. Мы оба мчали на пределе. Помня о том, что в следующем сезоне мы будем напарниками, он совершенно отчетливо понимал, что должен достойно выполнить свои обязательства перед командой, которая больше не хотела держать его у себя. В разгаре гонки пилоты все-таки забывают о раскраске своих машин. Единственное, что имеет значение - быть впереди другого парня.

Обогнав для начала Жака, я достал Хайнц-Харальда и давил на него пока не подошли к концу пятьдесят три круга по одной из самых сложных трасс в мире. Я не собирался упускать и малейшей возможность для обгона, и таковая представилась мне на последнем круге. Хайнц-Харальд думал, что четвертое место уже у него в кармане и позволил себе расслабиться немного раньше, чем требовалось. Увидев приоткрытую калитку в последнем повороте сезона, я ринулся в нее. После того, как я прошел Михаэля Шумахера в борьбе за лидерство на Гран-при Венгрии 1997 года, это был один из моих лучших обгонов. И, так же, как и тогда в Будапеште, должен заметить, что ITV упустило его. Тогда в Венгрии в самый неподходящий момент они пустили рекламный блок. Полагаю и теперь во всей этой суете, что сопровождали успех Мики (совершенно справедливый и я абсолютно не в претензии), мой последний рывок в Японии остался практически незамеченным. Даже для Эдди Джордана.

Он, как и большинство команды, среагировал на возглас Яна Филипса - коммерческого директора Jordan, который до самого конца полный надежд не отходил от одного из мониторов на пит-уолл. Когда он увидел, как от всех моих четырех колес идет дым, а болид, цепляя траву, скользит мимо Хайнц-Харальда, то в ужасе вскрикнул, думая, что бесценное четвертое место Jordan в Кубке Конструкторов, сейчас зароется в гравий. Понимаете, для того, чтобы обойти Benetton, вообще-то мне не обязательно было

обгонять Френтцена, но никто мне этого не сказал. Поэтому я не собирался оставлять ни единого шанса! Ну, и, конечно же, надо всегда бороться до конца.

Нет смысла говорить, что вся команда Jordan сильно обрадовалась результату. Конец этого удивительного сезона выдался на загляденье - начав без единого очка в его первой половине, вторая половина превратилась в лучший сезон команды за всю ее историю, а украшением служила бесценная жемчужина Спа.

Будущее выглядело еще светлее. 1999 год уже сидел в нашем сознании, маня подобно праздничной открытке. Воистину, гонки не кончаются никогда. Едва просохнув после душа из шампанского на подиуме, Мика заговорил о победе в последующих чемпионатах. Потом все задержались на "Сузуке" еще на два дня, чтобы испытать новые шины Bridgestone, сделанные согласно требованиям регламента 1999 года с четырьмя продольными канавками. Михаэль обещал немедленно начать работать над новой Ferrari и плавно, без всякого видимого перерыва тронулась в путь зимняя тестовая сессия. Это полный нон-стоп: тесты нон-стоп, мечты нон-стоп, путешествия нон-стоп, соревнования нон-стоп, возбуждение нон-стоп.

Но когда же остановлюсь я? Когда-то мне придется это сделать. 1998 год я закончил в тридцативосьмилетнем возрасте. Я стал самым возрастным пилотом в пелетоне. Печальный старик Формулы-1? Нет, вовсе не печальный. Я не рассматриваю возраст более весомым фактором, нежели любовь к тому, чем ты занимаешься. Тацио Нуволари стал полноценным автогонщиком в возрасте 38 лет. До этого он гонялся на мотоциклах. А ведь он до сих пор считается одним из величайших пилотов в истории автоспорта.

Но время - это фактор, с которым все мы сражаемся в Формуле-1, и оно неизбежно побеждает. Думаю, мне следует поблагодарить судьбу, что я занимаюсь спортом, позволившим мне успешно соревноваться до такого относительно высокого возрастного порога. Будь я теннисистом, футболистом, лыжником или пловцом, я бы уже занимался другими вещами. Но вождение гоночного автомобиля - это искусство, требующее коктейля из точных движений, реакций, концентрации, опыта и способностей.

Если дело только в реакциях, концентрации и рефлексах, то тогда пилотаж можно сравнить с игрой на пианино. Когда же пианист (пианистка) достигает своего возрастного порога? В каком возрасте Гарри Каспаров потеряет способность к концентрации? Джон Гленн снова полетел в космос, так как, по-видимому, не может бросить эту привычку.

В моем случае, единственным критерием о том, сколько мне еще оставаться в гонках будет уровень моей конкурентоспособности и то, удовольствие, которое я буду от этого получать. В конечном итоге все сводится к одному главному вопросу - способен ли я еще побеждать?

В 1998 году я выиграл Гран-при и выдержал внутреннюю борьбу с напарником, который моложе меня на 15 лет. В следующем сезоне у B & H Jordan Mugen-Honda будет еще более быстрая машина и, я верю, мы будем очень конкурентоспособны. Это мотивирует меня. Все мы упорно трудились, чтобы в 1998 году после гнетущего начала добиться в итоге успеха. Если нам снова это удастся в сезоне-99, то всякое может случиться.

Автогонки дали мне все. Я постигал свои личные физические пределы и узнал о себе больше, чем вообще мог подозревать. Гонки сделали меня сильнее и мудрее, и это без всякого сомнения обогатило мой внутренний мир. Я знаю, каковы мои истинные друзья, без которых я бы не добился бы и пятой части того, что сделал. И если мне еще раз представится шанс побороться за титул, я с удовольствием им воспользуюсь, но для счастья мне нужно другое. Хочется, чтобы я просто мог сказать - я сделал все, что мог.

Будущее? Нет, не говорите мне, что случится завтра. Я хочу понять это сам.

Благодарности

Множество людей помогало мне в работе над этой книгой, но мне хочется выразить особую благодарность своей жене Джорджии и нашим детям Оливеру, Джошуа, Табате и Рози, которым пришлось уживаться с моим писательским темпераментом; Питеру Бутвуду и Майклу Брину, за то, что помогали не отвлекаться от работы; всем сотрудникам Jordan, за помощь в работе; Benson&Hedges, за то, что придали болиду желтую раскраску; Литтлу, Брауну за то, что эта книга появилась на свет; Киту Саттону за то, что в этой книге появился я; и Адаму Парсонсу, который замучал меня до смерти и привел мои хаотические мысли в читабельный вид.

Деймон Хилл

Ноябрь 1998

\+ + + +

четыре". Наконец-то оно наступило, ожидаемое с таким нетерпением 24 июля 1938 года. День Гран При Германии.

Этим воскресным утром в ванной отеля "Айфельский двор" в Аденау сидит один долговязый англичанин.

Это Джон Ричард Битти Симэн, по прозвищу "Дик".

Дик Симэн уже добрый час нежится в ванне. Время он времени он просит подлить тёплой воды и читает "Berliner Nachtausgabe" (прим.: нем. – "Берлинское Ночное Издание").

Первая страница полна кричащих заголовков: "*Арабы призывают к священной войне против евреев и англичан... красноиспанский фронт под Валенсией развалился... Лорд Рунсимэн едет как посредник в Прагу...*"

- Бррр! - Политика Дика не интересует.

Молодой человек листает дальше, до спортивной страницы: *"250.000 участников на спортивном и гимнастическом празднике в Бреслау... Нойзель победил по очкам Лацека (прим.: известные боксёры 30-х годов XX века)... XI Большой Приз на Нюрбургринге..."*

Вот оно, то, что интересует Дика. Строчку за строчкой он читает анонс сегодняшнего события. Там большими буквами сообщается о том, что Браухитч установил новый рекорд круга, и что Карачиолла, кажется, не в настроении. А в самом конце статьи маленькими буковками напечатано и имя "Симэн".

Да, - Дик пока ещё не Ланг, не Штук, не Нуволари. Дик пока ещё только молодой гонщик Mercedes. Но - кто был никем, ещё может стать всем. Дик скомкал газету.

Хотя бы раз выиграть Гран При! Лучше всего прямо сегодня, ведь среди 250.000 зрителей сидит самая красивая и обворожительная девушка в мире: Эрика из Мюнхена.

Эрика Попп, дочь генерального директора BMW, знаменитая наездница и - еще свободна. Пару недель назад Дик с ней познакомился. Только один-единственный вечер они провели вместе, двадцатипятилетний англичанин и всего лишь восемнадцатилетняя немка. Но этим вечером пара не пропустила не одного танца.

Как там еще раз, что там по просьбе Эрики снова и снова играл оркестр? - Дик начал насвистывать "Я танцую с тобой на небо...". Мыслями он далеко. Подле молодой дамы с глубокими синими глазами и золотистыми волосами.

В этот момент в дверь постучали...

Тем, кто тогда постучал, был я, толстяк Нойбауэр.

Дик вынырнул из своих небесно-голубых мечтаний. - What's the matter? - спросил он. - Что случилось?

- Это Нойбауэр. Всего лишь хотел удостовериться, что Вы уже

утонули.

- Не бойтесь, сэр! Пока еще держусь на плаву. Я в отличной форме!

Я протиснулся сквозь дверь. - Мой дорогой мистер Симэн, Вы еще вгоните меня в могилу. Старт через два часа, а Вы плескаетесь в своей ванне, как утка в деревенском пруду. Немедленно вылазьте на сушу!

- Только если я получу чашку английского чаю.

- Вы получите все, что угодно, если наконец-то начнёте двигаться. Если Вы и в гонке будете так плестись, то не выиграете и цветочного горшка!

- Зато, может, выиграю лавровый венок с лентами! - еще успел крикнуть этот наглец мне вслед.

А я уже барабаню обеими руками в дверь соседней комнаты, где, храпя, встречает новый день Херманн Ланг.

Вы даже не можете себе представить, сколько забот у гоночного руководителя утром перед Гран При. Для начала извлечь "овечек" из кроватей и ванн, а потом еще исполнять их желания за завтраком...

Горячий сладкий чай для Дика Симэна. Фирмы "Twinning". Иначе парень не проснётся по-настоящему. Огромный бифштекс, снаружи хрустящий, а внутри с кровью - для Рудольфа Карачиоллы. Ему это нужно, чтобы войти в раж. Ланг, чудак, ест перед гонкой полфунта рафинада. Просто как конь с пашни. Он считает, что это укрепляет нервы.

Рафинад, английский чай, бифштекс - обо всем позаботились. Там, в углу столовой "Айфель хофа" сидят мои "барашки" в белых гоночных комбинезонах. Пока они могут от меня отдохнуть.

Все, что имел сказать о плане сражения, я уже сказал вчера вечером на совещании с гонщиками. Распоряжения обычные: "Каждый едет так, как только может он сам и его мотор. На старте у всех одинаковые шансы. Когда у нас будет преимущество в одну минуту перед ближайшим соперником, последует знак успокоиться. С этого момента каждый остаться на своей позиции".

На часах 10:45. Еще четверть часа до старта формульных гоночных машин за XI Большой Приз Германии на Нюрбургринге.

Позади меня опять осталась куча работы. Подготовить машины к гонке - это особая наука, и я отлично знаю, откуда взялась моя ранняя седина.

Эти машинки капризны как примадонны. Им подходит не любое масло, не любое топливо, и уж точно они не переносят любые свечи.

Есть специальное гоночное масло, вязкое как клейстер.

Полночи оно должно стоять на плите, прежде чем его можно будет залить. Есть свечи для прогрева - с ними мотор выводят до рабочей температуры. От получаса до часа. Затем на машины натягивают шерстяные покрывала, чтобы они и не вздумали остыть до старта. И только теперь вставляют их - свечи с самым высоким калильным числом. Свечи, которые при медленной езде немедленно замаслятся. Также есть специальное топливо для холодной или жаркой погоды, его смешивают специалисты. И только когда мы совершенно точно знаем, как сегодня настроены небеса, его заливают в баки.

И вот там они стоят, выстроенные согласно времени, показанному на тренировке: наши "серебряные стрелы", белые рыбы Auto-Union, зелёные Maserati, светло-красные Alfa-Romeo, синие Delahaye...

Громкоговоритель сообщает: "Еще десять минут до старта".

Фрау Алиса Карачиолла готовит в хронометражном боксе свои секундомеры и таблицы. Во всем, что касается расчетов, она абсолютный вундеркинд. Это стройная блондинка родом из Америки, которую все зовут не иначе как "Бэйби", вообще большая умница.

Вот там, у Auto-Union, я вижу Ханса Штука в ярости гоняющего своих механиков. Тацио Нуволари, симпатичный итальянец с кожаным лицом чистокровного индейца, сидит на краю боксов и спокойно смотрит на солнце. Сверкает его лимонно-жёлтый свитер. На левом плече талисман, золотая черепаха с буквой N на спине. Ее ему подарил Габриэль д'Аннунцио, знаменитый итальянский поэт, возлюбленный актрисы Дузе. Я сам еще помню, как Аннуцио пытался попробовать себя в качестве гонщика...

В наших боксах кто-то стучит. Я оборачиваюсь. Конечно же, это Лидия! Славная, маленькая жена Ланга с длинными, тёмными волосами и весёлым швабским ртом. Она прибивает знаменитую подкову на стену бокса ее обожаемого супруга.

Многие из великих героев руля ужасно суеверны.

Нуволари - и его черепаха, Карачиолла полагается на карликовую обезьянку Анатоля, которую он возит с собой на каждую гонку в ярко-красной, лакированной кожаной сумке, Ланг одержим своей подковой - с тех пор как он разбился на кольце Масарика. Тогда Лидия забыла подкову дома.

И Дик Симэн тоже чудачит по-своему. Его просто трясёт перед каждым тринадцатым. Он боится каждого 13 круга, каждого общества из 13 персон. Он никогда не останавливается в отеле в комнате 13 и никогда не едет на машине со стартовым номером 13. Как часто я над ним смеялся, над нашим "sonny boy", из-за

этой причуды. Позже мне стало не до смеха...

До старта еще восемь минут.

Манфред фон Браухич смотрит наверх, на трибуну для почётных гостей.

Знаменитости. Коричневые, чёрные, серые мундиры, господа в костюмах спортивного покроя, господа в визитках. Дамы демонстрируют новейшие летние платья. А их шляпы достойны пера поэта - как в рифму, так и без нее.

Вот там, в светлой панаме: Ханс Альберс *(прим.: - Ханс Альберс, 1891-1960 гг., - знаменитый немецкий киноактёр)*. Во втором ряду маленький господин в темном костюме: государственный советник доктор Георг фон Штраус, большая величина в немецкой промышленности, член совета директоров Mercedes, Deutsche Bank и UFA. Среди больших шишек промышленности сидит и генеральный директор Франц Попп из Bayerische Motoren-Werke *(прим.: - BMW)* со своей дочерью Эрикой.

Высокая, стройная Эрика молода, красива и вообще - отличная партия; - вилла в Мюнхене, летний дом в Гармише, охотничий домик в Руполдинге... - Так расписывали доброжелательные друзья Манфреда. Уже давно они хотели его женить. Ведь многих удивляло, почему такой импозантный господин Браухич так редко появляется в обществе женщин. Что ж, скоро все измениться. Во время праздничного банкета, сегодня вечером, Эрика будет соседкой Манфреда справа. Это устроили друзья и покровители.

На трибуне Эрика Попп покопалась в своей сумочке и извлекла маленький театральный бинокль. Она смотрит в сторону машин. На какой-то момент ее взгляд задержался на лице Браухича. Он хорошо выглядит, этого не отнимешь, - думает Эрика. Мужчина в самом расцвете карьеры... хорошее имя, хорошая семья... Затем ее бинокль поворачивается в сторону Дика Симэна. Эрика сравнивает обоих мужчин. К Браухичу она питает такое глубокое уважение, какое только может питать молоденькая девушка к опытному, уважаемому мужчине. Но она инстинктивно понимает, что только Дик Симэн разделяет все ее желания и стремления.

На часах 10:59. Я поднимаю указательный палец правой руки, и вращаю им по кругу. Это сигнал. Гонщики включают зажигание.

Еще минута...

Моторы взревели. Механики с электрическими стартерами бегут обратно в боксы. Теперь гонщики остались один на один со

многими сотнями "лошадей" своих машин.

Еще десять секунд.

Судья на старте поднимает белый флаг. Я показываю нашим парням на пальцах секунды: восемь... семь... шесть... пять...

Моторы воют еще громче. Медленно, миллиметр за миллиметром, гонщики отпускают сцепление, повышают обороты. Теперь только бы не ошибиться! Только бы не заглохнуть, не дать колёсам провернуться.

На светофоре вспыхивает жёлтый свет. Три... два... один! Стартер опускает флаг. Машины с ревом срываются с места, двадцать два освобождённых от оков чудовища.

Двадцать две машины стартовали. В облаке пыли и чада они исчезают в сторону "Зюдкере". Я, как Нурми *(прим.: Пааво Нурми, 1897-1973 гг., финский легкоатлет, бегун),* лечу в боксы. Через 55 секунд они появятся на противоположной прямой. Там я должен быть на посту.

- Ланг впереди! - кричит мне длинный Циммер, первый механик Браухича. На гоночном жаргоне его называют "капо".

Когда я добрался до боксов, они уже несутся в нашу сторону. Впереди Ланг!

- Клик! - щёлкает мой секундомер.

Две.. три секунды... и в дикой борьбе мимо проносятся остальные: Симэн (Mercedes)... Нуволари (Auto-Union)... Карачиола (Mercedes)... Браухитч (Mercedes).. и прочие. И вот они уже исчезли в повороте "Хатценбах".

Безжалостно тикают хронометры. Радиокомментаторы в запале несут вздор. По всей Германии люди сидят в своих гостиных перед радиоприёмником, уплетают яблочный пирог и слушают сообщения из Нюрбургринга.

Я приказываю подготовить сигнальные таблицы. Гонщики должны знать, какое у них положение в гонке, насколько быстро или медленно они едут.

Второй круг: я более чем доволен. Все четыре мои "серебряные стрелы" впереди. Только одна Auto-Union держится с ними. Лучше не бывает. Поскольку я милостиво настроен, я сую кусочек сухарика в рот Анатоля, обезьяны Карачиолы. И тут меня поразил гром среди ясного неба...

- Герр Нойбауэр!

Жесткий, металлический голос. Передо мной стоит сухопарый человек с головой как у щелкунчика. Коричневый мундир. Почетная сабля на поясе. В петлицах знаки отличия обергруппенфюрера. В общем, маленький бог.

- Чем могу помочь, господин Краус? - говорю я.

- Вы немедленно должны остановить Ваши машины!

Мне показалось, что я не расслышал, - Остановить машины? - Но, ради бога, почему это вдруг?

- Ваши машины теряют масло. Вероятно, негерметичный бак. Новулари получил целую порцию в лицо и был сильно задержан. Надо немедленно устранить неполадки.

Меня бросает то в жар, то в холод. Остановить машины сейчас означает проиграть гонку, когда она еще по-настоящему не началась.

И вот я говорю, заставляя себя сохранять железное спокойствие, - Господин Краус, это временное явление. Иногда на старте в масляных баках бывает слишком высокое давление. Тогда может случиться, что приоткрывается крышка. Через пару минут все снова уладиться!

- Я не могу на это полагаться, - отрывисто говорит обергруппенфюрер Краус.

Вот тут мне становиться нехорошо в области желудка.

- Через пять кругов - замена шин. Машинам все равно придётся остановиться. Тогда мы все приведём в порядок. Будьте же благоразумны!

- Я благоразумен, господин Нойбаухер. И именно поэтому я настаиваю, чтобы Вы их остановили!

Тут мое терпение лопнуло. Я не позволю лишить нас победы таким образом. Только не так! В тот же момент, когда лидеры проносятся мимо боксов, я взрываюсь, - Господин Краус, посмотрите же внимательно туда! И кто именно задерживает Нуволари? Мои гонщики дают ему место, но он все равно не может их обойти. Проблема в его машине, а не в каких-то там брызгах масла. Четыре Mercedes впереди, и их Вы хотите сейчас остановить? Тогда для нас вся гонка будет провалена, а для других станет легче лёгкого...

Краус побледнел как мел. - Вы хотите сказать, что я пристрастен? Против Mercedes и за Auto-Union? Господин Нойбауэр, - отвечайте!

Я ничего не говорю, только смотрю на него. Тут он разворачивается на месте. Его сапоги громко стучат по бетону, когда он в ярости бежит назад к руководству гонки.

3 круг: у ведущего до сих пор Херманна Ланга проблемы со свечами, он безнадёжно отстаёт и вынужден сойти. Теперь лидирует Симэн, - и как! - он ведет гонку просто замечательно! Его преимущество увеличивается секунду за секундой.

7 круг: Браухич останавливается в боксах для первой дозаправки и замены колес. Механики работают как дьяволы, люди на трибунах выворачивают шеи. 44 секунды на заправку и

замену четырёх колёс - и машина с красным радиатором уноситься прочь.

9 круг: Delahaye Камотти и Alfa Romeo доктора Фарины "скисают". В боксах Ferrari у конструктора Блуе припадок бешенства. - Первые машины обходят на круг - Пауль Пич на своей 1,5-литровой Alfa Romeo храбро сражается на безнадёжной позиции.

Тут в боксы вкатывается Карачиолла. В чем дело? Я мчусь туда. У Руди лицо зеленого цвета. Он сгибается от боли.

- Руди, что с Вами?

- Мой желудок... - стонет он - Я больше не могу...

Механики снимают руль и поднимают его из машины. Руди плетётся в угол и там его выворачивает наизнанку.

Проклятье! Я подзываю Ланга, который после своего схода, павши духом, сидит в боксах. Ланг мгновенно все понимает. В два прыжка он на месте и сидит за рулем машины Карачиоллы. И мчится прочь.

12 круг: теперь ведет Браухич.

Между тем кое-что произошло, то, что абсолютно не входило в мои расчеты. Уже давно я дал знак успокоиться, в соответствии с основным распоряжением: "когда достигнем достаточного преимущества перед соперниками, каждый держит свою позицию". Однако Браухич не подчинился указаниям и уже после моего сигнала обошел лидирующего Симэна.

Но Дик не сдается. Он мчится как дьявол. Едет практически в воздушной тени Браухича. Едет, несмотря на погоню, подкупающе элегантно, быстро, равномерно, - как часы. И он не теряет ни десятой доли секунды, неважно, как там Браухич жмёт на газ. И я замечаю, что Манфред все больше нервничает.

Как бывший гонщик, я не могу поставить Симэну в вину, что он гонится за Браухичем, чтобы отомстить за обгон против правил. Любой поступил бы так же на его месте. Но как гоночному директору у меня нехорошо на душе. Такая погоня, в конечном счете, дорого обходится моторам и шинам.

16 круг: механики носятся по боксам. Аврал! Ожидаются две машины одновременно. Заправка и замена колес для Браухича и Симэна, обоих соперников.

Браухич останавливается первым. И сразу я слышу, как он кричит, - Я больше этого не выдержу! Этот Симэн еще сведёт меня с ума своими постоянными наездами.

Этого я и боялся. Браухич с его характером холерика не выдерживает, если у него постоянно висят на хвосте. Я кричу ему в ответ, - Манфред, почему Вы так нервничаете, Вы ведь первый начали! И вообще, успокойтесь, я поговорю с Симэном!

Сейчас я не могу допустить ссоры между моими гонщиками. Несколькими секундами после Браухича въезжает Симэн. Я как можно быстрее бегу туда и наклоняюсь над ним. - Дик, мой мальчик, я Вас умоляю! Пропустите сегодня Браухича вперёд! Я знаю, что Вы правы. Но все равно - не давите так на него, или он разобьёт машину!

Дик не отвечает. Но на его лбу залегла маленькая злая складка. Я утираю пот с лица. - Дик, ради любви ко мне, пожалуйста, оставьте сегодня Браухича в покое!

Руки Дика еще крепче сжимают руль. Затем, почти неслышно, его ответ, - All right, Sir!

В этот момент я еще больше привязался к этому превосходному молодому человеку.

Теперь я снова бегу к машине Браухича, к горловине бензобака за сиденьем водителя, к которой в этот момент механик прилаживает шланг. Топливо закачивается под высоким давлением - 25 литров в секунду.

Я как раз собираюсь крикнуть Браухичу, что он может спокойно ехать к своей победе, когда происходит несчастье. Механик у бензобака отвлёкся на долю секунды. Он слишком поздно закрыл кран. Четыре, пять литров бензина разливаются по задней части машины.

- Стоп! - в ужасе кричу я.

Поздно! Взвывает стартер. Ничего не подозревающий Браухич включает зажигание. В тот же момент вспыхивает пламя, бледное, призрачное бензиновое пламя. Все укуталось в облака белого и чёрного дыма. Крик из тысячи глоток. Механики замерли как парализованные. Каждую секунду машина может взорваться...

Браухич отчаянно пытается освободиться из своего сиденья. Его руки дрожат. Он не может открыть запор руля. Он не может освободиться...

Я прыгаю к нему, недолго думая, хватаю Браухича за воротник и вытаскиваю его из машины, кидаю на пол, катаю его по земле, чтобы сбить пламя. И вот уже заработали огнетушители и покрыли машину толстым, белым покрывалом. Шипя, пожар гаснет.

Я перевожу дух и оглядываюсь. Там - я не верю своим глазам - там перед боксом все еще стоит машина Симэна. В пару прыжков я уже возле Дика.

- Бог ты мой, чего Вы еще здесь стоите? Ну, катитесь наконец-то отсюда!

Тут этот молодой "томми" *(прим.: прозвище англичан)* ухмыляется и, недолго думая, говорит: - Я думал, мне надо пропустить Браухича вперед...

- Вы должны не думать, а ехать! - ору я. И парень не заставляет себя просить дважды.

Манфред стоит растерянно у боксов, рукава его комбинезона обуглились. Слава Богу, больше ничего плохого с ним не случилось.

Со стороны руководства гонки к нам подходит маленький человек с примечательным лицом: корпсфюрер *(прим.: глава "национал-социалистического корпуса водителей")* Хюнляйн. - Ну, Браухич, - кричит он, - Вы ведь поедете дальше, не правда ли?

И прежде чем я успеваю сказать хоть одно слово, Манфред щелкает каблуками как на дворе казармы, - Так точно, господин корпсфюрер!

Внезапно кто-то тянет меня за рукав. Это длинный Циммер, "капо" механиков Браухича. - Господин Нойбауэр, - возбуждённо шепчет он, - ради Бога, не дайте ему ехать! Он ведь дрожит всем телом! Я его хорошо знаю - он ведь вылетит в кювет!

Циммер прав! Но прежде чем я успеваю вмешаться, уже взревает мотор машины Браухича. Секундой позже обугленная "серебряная стрела" исчезает.

- Увидим ли мы его еще когда-нибудь? - бормочет Циммер.

Проходят три, пять, десять минут. Мы не получаем никаких новостей, ни одного сообщения с трассы. Меня бросает в жар и у меня темнеет в глазах. Тут к трибунам подъезжает полицейская машина. Из неё вылезает человек в белом комбинезоне. Толпа кричит, ликует, аплодирует. Это Манфред. Он машет нам рукой и у меня падает большой камень с сердца.

Вскоре после этого Манфред фон Браухич сидит на ограждении боксов, болтает ногами и нервно жует потухшую сигарету. Когда он замечает мое приближение, он поднимает взгляд.

- Вы, наверное, хотите выразить мне свои соболезнования, господин Нойбауэр? Благодарю покорно!

- Слушайте, не болтайте чепухи! Лучше расскажите мне, что случилось с Вашей машиной.

И тогда Браухич докладывает: после пожара очень осторожный старт. Вдоль прямой. Через поворот "Зюдкере". Тормоза действуют, мотор работает ровно. Что ж, тогда дать газу! С ревущим мотором - в поворот "Хатценбах". Мимо "Флюгплатц". Стрелка на спидометре ползет все выше. 180... 190... 200 километров в час. Вот "Шведенкройц" с его пресловутой возвышенностью... Убрать газ! Тут машина подлетает в воздух. Теперь только не менять положение руля, иначе можно разбиться! Но что это? Рулевое колесо не закреплено... штыковой затвор

раскрылся... машина неуправляемо несётся дальше. Теперь надо молниеносно выкинуть руль, ухватиться руками за рулевую колонку и пытаться удержать машину на трассе. Только бы не вылететь! Только бы не вылететь! Десять метров... двадцать метров... наконец, начинают действовать тормоза. Взлетают фонтаны грязи. Бог ты мой - кювет! Снова на дороге... и еще раз в кювет... и, наконец, все замерло...

- Эти проклятые маслёнщики, - в конце ругается Браухич, - эти механики почти что имели меня на своей совести. Они забыли после пожара снова закрепить руль.

Вот история господина фон Браухича. В таком виде он ее рассказывал всем, кто хотел ее услышать. И он рассказывал ее так еще годы спустя, и в беседах, и в книгах.

Но если вы спросите меня, - я на это не куплюсь. Ведь механик Циммер, надёжный, верный Циммер, еще сегодня клянётся всеми святыми, - Я тогда лично закрепил руль, и при этом - правильно. Я еще специально проверил защёлку штыкового замка.

Так что очень похоже на то, что добрый старый Манфред использовал якобы незакреплённый руль только как отговорку. Потому что он не хотел признаться в том, что он, после всего этого переполоха с пожаром, потерял нервы и контроль над своей машиной.

А Дик Симэн едет как в трансе. Круг за кругом. "Аденауэр форст"... "Брайтшайд"... "Карусель"... "Деттингер хое"... и снова длинная финишная прямая...

Его ноги горят как в огне. Поджариваются подошвы на педали газа. Руки болят. Они покрыты кровавыми волдырями. Все равно! Стиснуть зубы! И снова, и снова управлять, переключать, тормозить, выжимать сцепление...

Дик Симэн едет гонку своей жизни. И он выигрывает XI Гран При Германии с преимуществом в три минуты перед Херманном Лангом. Затем следуют две Auto-Union, потом француз Дрейфус на Delahaye и немец Пауль Пич на Maserati.

Церемония награждения победителей.

Похлопывания по плечу, рукопожатия, объятия, смеющиеся лица, автографы. Лавровый венок. И речи...

Дик почти не слушает. Он думает о бедном Хайде. Его соотечественнике и друге, который разбился на одной из Maserati и теперь лежит в больнице Аденау с раздробленными костями. И еще - об Эрике думает Дик. О светловолосой, стройной Эрике из Мюнхена.

Наконец-то гимны. С каждым куплетом тысячи рук опускаются немного ниже. Так долго держать "Hitlergruss" *(прим.: вскинутую в нацистском салюте правую руку)* не может даже тренированный национал-социалист.

Еще раз похлопывания по плечу и рукопожатия. Затем - приз победителю: огромная бронзовая птица.

Хлопают пробки от шампанского. Дик хочет выпить за мое здоровье. Но у меня другие заботы. Один из механиков потянул меня за рукав. - Господин Нойбауэр, - Вы должны немедленно подойти к боксам!

- Что случилось?

Лицо парня становиться похожим на администратора похоронного бюро. - Конфискована машина Браухича. Обергруппенфюрер Краус назначил расследование.

Десятью минутами позже я стою перед тремя господами в коричневом. Корпсфюрер Хюнляйн, принц Макс фон Шаумбург-Липпе, обергруппенфюрер Краус - высокая комиссия по расследованию. Вот она, месть маленького человека. - Господин Нойбауэр, - рычит он, - Вы выпустили в гонку повреждённую машину. Вы виноваты в аварии Браухича.

- Ошибаетесь, - говорю я, - Приказ последовал от корпсфюрера Хюнляйна. Я запретил дальнейшее участие в гонке.

Хюнляйн смущённо откашливается, - Да, это верно...

Но Краус не сдается так быстро. - Вам следовало обследовать машину, господин Нойбауэр.

- Посреди гонки? Для этого нам бы понадобился целый день. Могу я вообще спросить, что было не в порядке с машиной?

- Тормоза, - говорит Краус, - Тормозные шланги из резины, вероятно, обуглились при пожаре. Когда Браухич хотел затормозить, они лопнули, и он вылетел с трассы.

Вот так сюрприз! Если это верно, то мне - конец. Пока мы так стояли вокруг разбитой машины, я себя чувствовал совсем нехорошо. Но, смотри-ка, - через пять минут выяснилось: все тормозные шланги в полном порядке!

[...]

18 августа 1938 года наступил день Гран При Швейцарии. Трасса Бремгартен находиться за чертой города Берна, имеет длину 7 километров и является одной из самых быстрых трасс Европы. Кроме того она еще и очень коварна. Эта трасса стала судьбоносной для Карачиоллы, Акилле Варци, Гайера и Кристиана Каутца.

На старте в первом ряду стоят "серебряная стрела" Дика

Симэна и, рядом с ним, Рудольф Карачиолла и Херманн Ланг.

Гонка началась пунктуально. И так же пунктуально, как и все в Берне, подоспел святой Петр со своей лейкой. Дождь полил как из ведра.

В 15 часов опустился стартовый флаг. Поехали. После прекрасного старта Дик Симэн умчался вперёд, за ним Штук на Auto-Union, потом Карачиолла.

Однако одна машина все еще торчит на старте. У меня перехватывает дыхание: это Херманн Ланг! Он дал на старте совсем немного больше газу и – "фффиииии!" - колеса прокрутились.

Что ж, Херманн Ланг - не дождевой гонщик. Когда светит солнце на старте, ему нет равных. Но, как только начинает идти дождь, вся его удаль пропадает. Позже мне удалось его излечить...

Но в этот день он тронулся только тогда, когда его обошли уже шесть соперников. По его лицу видно: теперь он в ярости. А тот, кто в ярости, еще никогда не был хорошим гонщиком. Такой человек плохо обращается с педалью газа и тормозами, он перекручивает руль, он сжигает мотор и является первым кандидатом на место в кювете...

Пару кругов все идет хорошо. Но затем у Херманна закапризничал мотор. Потом забарахлили свечи. И, наконец, в его очки ударил поднятый при резком торможении камень.

Ланг прикатился в боксы. Он сдается. А нашему гоночному доктору Глезеру пришлось хорошо поработать, чтобы извлечь из глаза Ланга полдюжины тонких осколков.

Между тем Дик Симэн по-прежнему лидирует. Вплотную за ним мчится Карачиолла. Старый гоночный лис против молодого и зелёного юнца!

Я не могу усидеть на месте. К черту всю тактику и стратегию старика Нойбауэра! Это гонка мне по сердцу, я снова вижу себя самого сидящего за одним из этих ревущих моторов, я рулю вместе с ними, моя правая нога дергается, как будто бы ищет педаль газа.

Карачиолла все ближе к Симэну. На каждом круге он догоняет несколько метров, десятые доли секунды. Он проходит повороты как по линеечке, точно дозирует газ и тормоз. Ни на секунду не теряется сцепление колес с дорогой.

9 круг. 10 круг. В лицо Карачиоллы безостановочно брызжет вода, поднятая задними колесами Симэна. Так близко Руди уже подобрался... Старый мастер не дает передышки.

11 круг. Перед трибунами машины разделяет расстояние вытянутой руки. Время пришло. Великолепным рывком Карачиолла ускоряет свою машину и обходит Дика Симэна. Такой

рывок невозможно повторить - это фирменный приём Карачиоллы, которым он поборол уже многих соперников, соперников класса Бернда Роземайера.

Дик борется отчаянно. Теперь настала его очередь не давать передышки. Теперь он едет в воздушной тени Руди, в облаке водяной пыли, поднимаемой задними колёсами Карачиоллы.

30, 40, 50 круги проходит в борьбе. Карачиолла железно удерживает лидерство. Более того: с каждым кругом его отрыв увеличивается. Дик храбро сражается, но - тщетно. И вот, как избавление, финишный флаг.

Победитель: Рудольф Карачиолла. Спустя 26 секунд за ним финишную черту пересекает Дик Симэн. Затем следуют сильно отставшие Браухитч, Штук и остальные.

Здесь, в Берне, стало в очередной раз ясно, что Карачиолла - дождевой гонщик, второго такого не сыскать. Я уже часто размышлял, - в чем может быть причина этого? В тонком чутье, с которым он скользит сквозь мокрые повороты? В его особенном стиле вождения?

Нет. Его секрет - это его "тюленьи глаза". Пусть дождь литрами плещет ему в лицо - Карачиолле не нужны очки или защита. Там, где другие сдаются, потому что они не могут разглядеть собственную руку, - для Карачиоллы это не имеет никакого значения.

Причину этого особого дара так и не удалось найти. Специалисты говорят что-то об особом строении глаза, о бесчувственности стекловидного тела, о ненормальном преломлении света в линзе, благодаря которому исправляется замутнение, вызванное попавшей в глаз водой.

Как бы то ни было, – "сегодня дождь" равнозначно "сегодня победит Карачиолла".

Но здесь, в Берне, выяснилось, что и кое-кто из молодёжи знает толк в исскустве вождения в дождь. Этот "кто-то" - Дик Симэн. То, что этот парень свалился к нам как снег на голову, стало для нас особенно счастливым обстоятельством.

Дику Симэну не было на роду написано стать гонщиком. По желанию родителей ему оставался только небольшой выбор: судья, дипломат или член парламента. Ведь его папа - очень богатый банкир, а мама - дама из высшего света, и тоже очень состоятельная.

Дикки, единственный сын, само собой, получил настоящее английское образование: школа в Регби, университет в Кембридже. Факультет современных языков.

Но - свободное время у Дика было в основном заполнено

упражнениями в технике прохождения поворотов на ржавом мотоцикле.

Позже мама дарила своему помешанному на машинах отпрыску каждый год по спортивному автомобилю новейшей модели. А когда Дик захотел даже самолет, мамина чековая книжка не заставила себя долго ждать...

Тут случилась первая неприятность. Однажды вечером папа и мама Симэн сидели перед камином и читали "Таймс", когда в дверь постучали. Вошёл дворецкий.

Со всеми признаками достойного негодования он сообщил, - Только что поступила новость, сэр, о том, что мистер Дик вылетел из Дорфенжера в Южную Африку... на автогонку...

Симэна-старшего, шестидесяти семи лет от роду, от испуга хватил лёгкий удар.

Вот таков был Дик: быстренько слетал в Африку - только для того, чтобы принять участие в гонке, и при этом - через 15 километров оказаться в кювете.

Год спустя он доказал, что кое-что понимает в "поуэр-слайде", "дрифтинге" и "контрировании" - азах для каждого гонщика.

Тогда, в 1934 году, Дик Симэн участвовал в своей первой большой гонке, и притом, как и в 1938, также в Берне. Как всегда шел дождь. Но Дик на своей маленькой, черной MG как будто скользил по трассе Бремгартен, обгонял одну машину за другой и возглавил пелетон. Никто не рискнул так рулить по мокрой трассе, как Дик.

Тогда Дик выиграл приз Берна в классе машин с объемом двигателя до 1,5-литров.

Потом он из боксов наблюдал за гонкой тяжёлых "формульных" машин за Большой Приз Швейцарии. В одном из поворотов этой гонки с трассы вылетела машина англичанина Гамильтона и врезалась в дерево. Гамильтон погиб на месте.

Сообщения о победе Симэна и смерти Гамильтона были перепутаны. Английские газеты ошиблись. И эти газеты с неправильными сообщениями попали и в руки старика, который всем сердцем был привязан только к одному человеку: своему сыну Дику...

Отец слег окончательно. Его состояние было признано безнадёжным. Даже прояснение ошибки уже не смогло помочь.

На следующий день Дик вернулся в Лондон, осчастливленный своей победой. Его мать ожидала его. Под ее глазами залегли тени, но она ничего не сказала...

Когда Дик спросил, - Как поживает отец? Все еще за городом? - она только ответила, - Да, там... за городом... Дик, ничего не подозревая, сказал, - Один друг пригласил меня на охоту в свое

имение в Йоркшире. Мы хотели бы уже сегодня выехать. Ты не возражаешь?

- Поезжай, мой мальчик. И будь осторожен.

Дику не нужно было знать правду. И мать не хотела его ссоры со смертельно больным отцом, который запретил Дику автогонки.

Мать хотела, как лучше. Она думала, что со временем все успокоиться. Но смерть была быстрее. Отец умер, так и не увидев еще раз своего сына. Его последние слова, которые он прошептал, угасая, были полны желания примирения и бесконечной любви к своему мальчику.

Позже я узнал от самого Дика, каким тяжёлым ударом для него стала смерть отца. Но, несмотря на весь траур, от гонок он уже не мог отказаться. Его захватило упоение скоростью и он был околдован властью над моторами.

И вот, в 1938 году, он оказался среди "великих" гоночного спорта, его самого даже причисляют к ним. И в это же время он встретил ту женщину, которая принесла ему любовь.

[...]

Дик Симэн сидит в баре и быстро проглатывает бокал шампанского. Затем он пододвигает табурет у стойки своему другу, знаменитому английскому спортивному журналисту Джорджу Монкхаузу.

- Ну, Джордж, ты говорил с моей матерью?

- Я попытался.

- И? Как она отреагировала?

- Чрезвычайно недовольно. Хотя Эрика ей очень нравится, но она крайне невысокого мнения о немцах. И еще худшего - о международных браках.

Джордж Монкхауз смотрит в сторону стола, за которым мать Дика возбуждённо разговаривает с Эрикой. - Если ты спросишь меня, Дик, то старушка не так уж и неправа!

- Мы любим друг друга. Разве этого недостаточно? Между прочим, Эрика отлично говорит по-английски. Она быстро привыкнет к Лондону.

Монкхауз разочарованно улыбается. - Дик, тебе стоило бы получше знать своих соотечественников.

Дик нервно жуёт соломинку. - Какое мне дело до них?

- Очень большое, старина! Ты не можешь изолировать себя от мира. Если только у тебя не чертовски много денег...

- Денег у меня достаточно.

- На замороженном счету! Только через два года, когда тебе

будет двадцать семь, тебе выплатят твою долю наследства. До тех пор ты зависишь от милости твоей матери!

- Ну и что? У Мерседеса я неплохо зарабатываю!

- Но хватит ли этого на двоих? Ты изнежен. И твоя Эрика тоже родом не свинарника!

Дик подсчитывает. Для начала 12.000 марок в год твёрдого оклада, плюс премиальные, в среднем за победу в гонке 20.000 марок, за второе место - 15.000, за третье - 10.000, плюс к этому еще 40 марок в день на карманные расходы. Машину в личное пользование предоставляет фирма.

Гм... Горы этим не своротишь. Особенно если тебе приходиться полгода проводить в дорогих отелях Монако, Милана, Лондона и Спа. Когда Дик возвращается к столу, он довольно задумчив.

[…]

Двумя днями позже в Милане.

В 5:30 утра любители рано вставать могли наблюдать на миланском вокзале трогательную сцену. На перроне номер 4 стоит долговязый парень. Немного сонный, он держит в руках огромный букет роз. Нервничая, поглядывает на часы.

Пора: прибывает скорый поезд из Цюриха. Из него выходят только несколько пассажиров. Вон, из купе первого класса выбирается элегантная молодая дама в твидовом костюме.

В два прыжка молодой человек уже возле нее, подхватил, закружил и покрывает ее лицо поцелуями.

- Эрика, - сияя, говорит он, - я так рад, что ты приехала! Теперь все будет хорошо!

Ничего хорошего не получилось. Абсолютно ничего - в том, что касается гонки за Большой приз Италии, ради которой Эрика Попп нарочно приехала в Милан, а Дик Симэн, супротив своей привычки, рано встал.

Это была одна из тех гонок, когда начиная с самого первого круга все против нас.

Как нарочно, именно Херманн Ланг провалил старт.

Карачиолла на втором круге врезался в тюки сена и откатился на последнее место.

Дик Симэн, полный темперамента и любви, так измучил мотор, что тот сгорел на 11 круге.

Манфред фон Браухич, холерик, показал себя не лучше. На 19 круге выбыл и он.

Только Рудольф Карачиолла еще плетётся где-то в середине

пелетона. О победе речь уже не идет, но ему нужно место в очках, чтобы в этом году снова стать чемпионом Европы. Незаметно и упорно он сегодня в одиночестве ведет свою борьбу.

Он сам вытянул свою машину из тюков сена обратно на дорогу и запустил мотор.

Никто и не подозревает, чего ему это стоит, - человеку, чья нога так и не зажила полностью после тяжелой аварии в Монако. Более того, когда он толкал машину, развалилась прокладка на выхлопной трубе. Теперь горячие газы обжигают его правую ногу.

Наполовину без сознания от боли он все-таки едет круг за кругом, и он сумел стать третьим, и теперь окончательно, чемпионом Европы 1938 года.

Победа досталась соперникам: впереди великий мастер Тацио Нуволари на Auto-Union.

Внутри я от всего сердца радуюсь за этого честного спортсмена, человека с головой римлянина и жестко обтянутым кожей лицом, вечного соперника великого Акилле Варци. Но снаружи я рву и мечу по поводу нашего поражения. В конце концов, к моим парням надо относиться "педагогически", так сказать, продемонстрировать "сломленное отцовское сердце".

Дик Симэн стал первым, на кого обрушился мой наигранный гнев. Этот дылда, бесхитростно улыбаясь, подкатывается ко мне после гонки и говорит, - Ну что, господин Нойбауэр, - мы снова устроим сегодня вечером шикарную вечеринку?

- Еще чего! - злобно пыхчу я, - идите к черту - поняли?! Я иду с моей женой на ужин в "Ла Грочетта". Но вдвоем – и баста!

И это я сообщаю каждому, кто заговаривает со мной по поводу вечеринки. Затем я, метая громы и молнии, удаляюсь.

Надо вам сказать, что гоночный народец не относиться к печальным. Вечеринки и праздники стоят у нас не на последнем месте.

Парни из Auto-Union, например, разработали свой собственный ритуал. Каждый год, когда подписываются договора с гонщиками, каждый из "четырёх мушкетёров" из Auto, должен угостить трех своих коллег "любовной трапезой". Тогда они собираются вместе: темноволосый великан Руди Хассе, бедовый парень Х. П. Мюллер, молодой петушок из Швейцарии Кристиан Каутц и старый, мудрый Тацио Нуволари.

И вперед - в ближайший роскошный ресторан. Теперь официантам не будет покоя. Заказы из всего меню: закуски, основные блюда, десерты, кило устриц, миска икры, шесть порций персиковой "мелба" (*Pfirsichmelba - особый вид ванильного мороженого с персиками, для гурманов, имевший очень сложный*

ритуал приготовления и крайне дорогой), лучшие вина. И без оглядки на цены...

Только хозяин этой "любовной трапезы" имел право за каждые 500 марок вставить себе в пелицу по красной гвоздике.

Я хорошо помню, как перед гонкой в Милане обнаружил этих четырех парней в ресторане "Джанити" вяло лежащих на стульях, перед длинным рядом пустых тарелок и бутылок. Только один был еще годен для разговора: "хозяин поля" Тацио Нуволари. На его губах играла гордая и счастливая улыбка, а из его петлицы торчали три красные гвоздики. На четверых они уже проели и пропили 1.500 марок.

- Бог ты мой! - сказал я, - Тацио, парни еще доведут Вас до банкротства!

- Не бойтесь! - лукаво улыбается он, - завтра в гонке я получу свои деньги обратно. В виде призовых!

Вот таким он был - Тацио Нуволари...

Однако нам, "мерседесовцам", тем вечером 11 сентября 1938 года нечего праздновать. По крайней мере, так думаю я - и отправляюсь со своей женой Ханзи в "Ла Грочетта". Едва мы проглотили закуски, омлеты по-флорентийски, и запили их огненным "Кьянти", как открывается дверь, и Херманн Ланг просовывает внутрь свою швабскую башку.

- Посмотри-ка, - делает он удивлённый вид, - наш господин Нойбауэр, - какое совпадение!

Он сразу же садиться за наш столик и заказывает обширный ужин для себя и своей кудрявой жены - Лидии.

Ну что вам сказать... в течение получаса ресторан полон до отказа! Один за другим притащились: инженер Уленхаут, наш гениальный конструктор, со своей очаровательной "лучшей половиной", Манфред фон Браухич в тропическом смокинге, Карачиолла, слегка прихрамывая и опираясь на свою жену "Бэйби". К этому - еще несколько директоров и других представителей нашего итальянского филиала.

И, конечно же, Дик Симэн с блондинкой Эрикой.

Все что-то бормочут по поводу "совпадения", садятся и заказывают в манере, показавшейся мне немного наглой. Даже "Каратч", который обычно трясётся над каждым пфеннигом, сегодня ведет себя так, как будто его угощают.

- Ну, - думаю я, - посмотрим на их лица, когда придёт время раскошеливаться...

Когда часы показывают двенадцатый час и моя жена дёргает меня за рукав, потому что пришло время закругляться, Каратч

интересуется у меня с невинной миной, - Дон Альфредо, этот обед ведь за Ваш счет?

- Как бы ни так, - отпираюсь я. - Когда кто-то покрывает себя такой славой, как вы в сегодняшней гонке, то и думать забудьте о торжестве за счет фирмы!

Эту сцену надо было видеть! Это был настоящий бунт! Я как раз собираюсь покинуть поле боя, когда Широн, великий гоночный ас из Монако, громко шепчет мне на ухо: "Дорогой монсеньер Нойбауэр, я знать одну причину для праздник... Дик Симэн сегодня обручаться со своей Эрикой!"

Пока я еще колеблюсь, но моя жена странно на меня смотрит. А когда у Ханзи такое выражение глаз, я сразу начинаю заикаться. И никак не могу сказать "нет".

И это была длинная, веселая ночь...

[...]

Четырьмя неделями позже *(прим.: позже, чем планировалось изначально. Гонка перенесена по причине Судетского кризиса)*, 22 октября 1938 года все-таки состоялась гонка в Доннингтон-парке. Это был мокрый, промозглый день. Мы все снова здесь: члены команды Mercedes и Auto-Union. На мачтах развиваються флаги стран-участниц: "триколор", "юнион-джек", итальянский и, конечно же, немецкий.

Только что я с радостью прижал к своей широкой груди друзей, нашего Дика и его златовласую Эрику. Для Дика сегодня важный день. Он должен принимать Его Королевское Высочество герцога Кентского, младшего брата короля.

Герцогу объясняют устройство машины и мотора. Он немного легкомыслен и просит Дика проехать с ним парочку пробных кругов.

Во время первого круга герцог еще машет народу. Во время второго он крепко держит свою шляпу. Во время третьего его почти не видно.

Когда они остановились перед боксами, у герцога слегка подкашиваются ноги. Не каждому нравиться мчаться через повороты в гоночном темпе. У господ из свиты волосы встают дыбом, но герцог храбро улыбается: "Это было великолепно, мистер Симэн".

А теперь - шутки в сторону. Эта гонка была полна инцидентов. Молодой Каутц из Auto-Union первым вылетает в кювет. Пара царапин - больше никаких повреждений.

На 30 круге разваливается на части одна из старых Alfa. Полотно дороги покрывает лужа масла. Это может стать очень

опасным...

Первым к месту аварии приближается Нуволари. Он видит желтый флаг, означающий "опасность". Тацио мчится со скоростью более чем 200 километров в час.

У меня перехватывает дыхание!

Нуволари скользит по маслу, разворачивается вправо, пытается противодействовать рулем, разворачивается влево, снова противодействует рулем, дает газ только тогда, когда с шин сошла масляная пленка, очень мягко давит на педаль газа, а тормоза вообще не трогает - и ему удалось проскочить, он стрелянный воробей.

Следующим на масляное пятно наезжает Хассе из Auto-Union. Его три раза разворачивает вокруг своей оси, машину выносит с дороги и она с грохотом влетает в деревянный домик для наблюдателей - слава Богу, в нем никого нет. Невредимый Хассе вылазит из своего разбитого автомобиля.

Теперь приближается Дик. Я желаю ему удачи. Позади меня Эрика в ужасе зажмуривает глаза. Машина скользит по маслу как конькобежец во время произвольного катания. Бум... Дик вылетает на полосу травы рядом с трассой. Но - Бог ты мой! - не слышно мотора его машины... заглох!

В этом месте следует сказать, что у гоночных машин нет собственного стартера. Электрический стартер есть только в боксах. На трассе приходиться толкать. Нелёгкое дело для одного человека, так как чужая помощь запрещена.

Для Дика это означает: вон из машины... включить зажигание... толкать...

Медленно машина начинает катиться. Один прыжок - и Дик снова сидит за рулем, отпускает сцепление, включает пятую скорость, одновременно рулит так, чтобы легкий наклон трассы благоприятствовал дальнейшему качению, выжимает сцепление. Было бы странно, если бы не завелись два или три из двенадцати цилиндров. И точно, мотор делает: "блубб... блубб...". И пока он снова не заглох, Дик молниеносно переключает на 4... 3... 2... скорость, дает газу, мотор взвывает, и Дик мчится прочь!

Немного времени спустя гонка закончилась: победил Тацио Нуволари. Херманн Ланг стал вторым. А счастливый третий сжимает в объятьях свою Эрику: Дик Симэн.

[...]

15 марта 1939 года удар в литавры вырывает мир из зимней спячки.

Утром этого дня немецкие войска пересекли границу

Чехословакии, заняли Прагу, Брюнн, Ольмютц, разоружили чешскую армию. Мир повис на волоске...

В Лондоне идут лихорадочные переговоры. Foreign Office *(прим.: английское министерство иностранных дел)* гудит как улей. Послы обмениваются нотами. Обсуждаются протесты и контрмеры.

Тут же следует новый удар: 24 марта немецкие военные корабли появляются на рейде Мемеля *(прим.: Мемель - официальное название г. Клайпеда до 1923 г.)*, немецкие войска занимают Мемельскую область.

В те дни надвигается кризис и в моей команде, среди моих гонщиков.

В моем директорском бюро в Штутгарте посетитель. Дик Симэн меряет комнату длинными шагами. Его лицо раскраснелось. На лбу залегла глубокая складка.

- Господин Нойбауэр, - говорит он, - если так пойдёт дальше, я вижу будущее в мрачном свете. Как англичанин я не смогу больше стартовать за немецкую фирму. Не при этих обстоятельствах.

- Мой дорогой Дик, - говорю я, - какое отношение имеет спорт к политике?

- Боюсь, что большее, чем нам обоим этого бы хотелось. Вы что, уже забыли этот спектакль во время последней автомобильной выставки в Берлине?

Конечно же, я не забыл. Как нам и нашим машинам было велено прибыть к государственной канцелярии, как мы должны были, к удовольствию Гитлера, заставить взвывать компрессоры - пока не начал крошиться мрамор со стен. И все остальное, что бывает на подобных мероприятиях: пожать руку Фюреру, преданно смотря в его истинно арийские голубые глаза, затем в свите Гитлера проехать с флагами и оркестром по Ост-Вест-Ахсе *(прим.: проспект в довоенном Берлине)* к выставочным павильонам возле радиобашни. Я чувствовал себя тогда как цирковой клоун и было немного стыдно перед Диком, нашим англичанином.

- Да, - вздыхаю я, - это был большой балаган.

- Большое шоу, - говорит Дик, - Голливуду не удалось бы поставить лучшего. У меня до сих пор звучат в ушах слова Гитлера о смелых гонщиках, которые рискуют жизнью не из простой любви к спорту, а во славу Германии!

- Гитлер много чего говорит..., - ворчу я, - не надо все воспринимать буквально.

- Конечно, - Дик зло улыбается, - в сентябре он говорил, что у него больше нет территориальных притязаний в Европе. А шесть месяцев спустя он проглотил Чехословакию и Мемельскую

область. Для меня ясно одно: когда господин Гитлер открывает рот, он лжет.

У меня на лбу выступил пот. К счастью мы одни. А моя секретарша, Хайнце, в такие моменты всегда теряет слух.

- Дик, мальчик мой, Ваше мнение делает Вам честь. Но пожалуйста, оставьте его при себе. Вы еще договоритесь до того, что лишите меня лучшего гонщика, а себя – головы.

- Я - англичанин, - холодно говорит он, - я говорю, что думаю. И в ярости уходит.

[…]

У меня в 1939 году полно забот и без политики. План-график гоняет меня вдоль и поперек Европы. Начался гоночный сезон.

8-го апреля: Гран При По во Франции. Победителя зовут Херманн Ланг. Дик не стартовал.

7-го мая: Гран При Триполи. Дик с нами не поехал. В нашем распоряжении только две машины, который достались опытным Лангу и Карачиолле. Ланг побеждает.

21-го мая: Айфельская гонка ADAC. На этот раз Дик участвует. Он честолюбив. Год назад он выиграл здесь свой первый Гран При... и любовь Эрики заодно. Здесь он хочет доказать, на что он способен.

Еще одного нельзя остановить: Манфреда фон Браухича. Он жаждет реванша за прошлогоднее поражение от Дика. Гонка будет горяча!

Но когда стартер опустил флаг, одна "серебряная стрела" остаться стоять на старте - машина Дика Симэна! У него поломка сцепления...

Вы не приставляете себе, скольких седых волос уже стоили мне эти сцепления!

- Почему? - спросите вы.

- Дорогой читатель, давайте на пять минут поиграем в гонщика и гоночного руководителя. Вот вы - один из моих подопечных и сидите за рулем машины мощностью в 400 лошадиных сил.

Предположим, вы на старте. Мотор заведен, работает хорошо, скажем на 2.500 оборотах. Ваша нога плавно остается на педали газа. "Рррр!", - урчит мотор, сыто и довольно, как кот на солнце.

Ни в коем случае не играйте ногой на педали газа, как это делают некоторые люди, воображающие себя гонщиками, особенно между 5 и 7 часами утра под окнами вашей спальни. "Руо-руо-руо" - недовольно рычит тогда мотор.

Мы, инженеры, называем такое дурачество

"телеграфированием". А телеграфирование - это смертный грех, который никогда не совершит настоящий гонщик. Дело в том, что это чрезвычайно плохо для свечей, так как при каждой сброске газа бензиново-воздушная смесь в цилиндрах обогащается капелькой масла из смазки. Это – больше, чем может выдержать чувствительная гоночная свеча зажигания при низких температурах. Она замасливается. И ваш величественный "рысак" ковыляет по трассе вместо двенадцати только на шести или восьми цилиндрах...

Но так как вы - опытный гонщик, таких дуростей вы не делаете. И уж точно не на Нюрбургринге, где хороший старт означает половину победы. Так вот, вы смотрите на толстяка Нойбауэра стоящего возле боксов и заклинающе поднимающего вверх десять пальцев. Вы знаете что это означает: десять секунд до старта.

Теперь вы выжимаете педаль сцепления и включаете первую скорость. Я показываю пять пальцев. Еще пять секунд.

Ваша левая нога железно держит педаль сцепления, правая теперь легко, но непрерывно жмет на газ. Вы повышаете обороты мотора и осторожно отпускаете сцепление. Левая нога поднимается спокойно, очень осторожно, чтобы ни в коем случае не перекатиться досрочно через стартовую линию. Это стоит целой штрафной минуты!

Четыре... три... два... один...

В эту последнюю секунду вы убираете левую ногу со сцепления, мягко, но равномерно выжимаете педаль газа и повышаете обороты мотора до 4.000.

А теперь вперёд... или все-таки нет!

Дело в том, что при окончательном зацеплении дисков сцепления эти 4.000 оборотов понижаются до 400. В эти доли секунды поверхность дисков становиться раскаленной. В этом случае они могут лопнуть как стекло, на которое быстро льют горячую воду. Вот и конец мечте о победе в Гран При. Это - гоночное невезение. Такое может случится даже с таким мастером как Дик Симэн...

Кстати, гонщика который выиграл Айфельскую гонку 1939 года звали не Симэн и не Браухич. Его звали Херманн Ланг.

Июнь 1939 года выдался жарким и безоблачным. Термометр показывает уже в 10 часов утра 24 градуса в тени. Те, кто может это себе позволить, пакуют чемоданы и едут в отпуск. Простой человек отправляется на Балтийское море - полный пансион за 5 марок в день и вид на Варнемюнде. Другие едут в Ризенгебирге, в Мариенбад, Курише Неринг, на Гельголанд.

А наш путь лежит в Вену. Здесь можно увидеть немало интересного: VI имперская театральная неделя, имперский день садовника, Рихард Штраус празднует свой 75 день рождения. А наверху на Каленберг *(прим.: с немецкого Kahlenberg - Лысая гора)* ревут моторы наших "серебряных стрел": тренировка первого этапа Чемпионата Германии по горным гонкам.

У нас две машины в деле: быстрого Ланга и молодцеватого Браухича. Карачиола остался дома. В горных гонках он после своей тяжёлой аварии в Монако, шесть лет назад, больше не участвует.

Горные гонки - это чрезвычайно утомительное дело. Приходиться сильно попотеть. Нужно беспрерывно выжимать сцепление, переключать скорости, тормозить и разгоняться. Для Карачиолы и его поврежденного бедра слишком велика опасность переутомления. Он остаётся дома в Швейцарии, читает в газетах, кто победил и потчует на заслуженных лаврах.

С Диком Симэном дело обстоит по-другому: он поехал с нами. Голодными глазами он наблюдает за каждой гонкой, даже если в его распоряжении нет машины, как здесь, на Каленберге. Дик хочет смотреть, проверять, учится. Наш молодой человек честолюбив. Быть может, случится чудо и для него все-таки освободиться машина...

И ведь почти случилось так, что его расчёт оправдался.

На следующий день "праздник тела Христова": все тренировки отменяются. Я со своими парнями приглашён к старому другу. Мы сидим в саду виллы Шпитцхютля в Хинтербрюле и нежимся на солнышке.

Шпитхютль - господин старой школы, с очаровательной молодой женой и хорошо набитой мошной. Он владеет парой дюжин домов, и каждый ребенок в Вене знает его фирму "Spitzhuttl, Stoff und Seiden en detail".

Молодежь веселится, как ягнята на лугу. Ланг и Браухич забыли все свои споры и гоняют друг друга вокруг плавательного бассейна.

- Ну, погоди! - орет Ланг, - Когда я тебя поймаю...

Он гонится за Манфредом как пантера. Манфред, в свою очередь, мчится так, как будто от этого завит его жизнь, хочет вниз головой прыгнуть в воду, подскальзывается, падает...

- Осторожно! - кричу я.

Уже поздно. Он лежит, правда, не вниз головой, а на противоположной части тела и буквально плачет от боли. В один момент я рядом с ним и ощупываю кости. Вроде ничего не сломано. По всей видимости, только ушибы. Но, как назло, именно на заду, который так важен для гонщика...

Мы переносим Манфреда на диван. Холодные компрессы должны исправить повреждения.

Я взялся за Ланга и отчитываю его до звона в оконных стёклах. Такие глупости - за два дня до гонки! Ланг разыгрывает оскорблённую невинность.

- Ему следовало бы самому следить за собой, - ворчит он на своем швабском диалекте, - я бы никогда так не свалился.

Однако Дик Симэн ухмыляется, наполовину сочувствующе, наполовину удовлетворённо. Я хорошо знаю свои кадры и могу себе представить, о чем он сейчас думает: если Браухич выйдет из строя, то настанет очередь Дика...

Семь часов утра. Гонка все ближе. Мы уже все тренируемся: гоночные машины, спортивные машины, мотоциклы - с коляской и без.

Вокруг все кишит людьми в коже и белых комбинезонах. И Манфред фон Браухич тоже присутствует, к великому сожалению Дика Симэна. Манфред все еще слегка хромает, но сжимает зубы. Он хочет ехать любой ценой.

Старт располагается внизу, в садовом хозяйстве в Гринзинге. Оттуда путь лежит вверх, по новой дороге, через повороты и серпантины наверх, где находиться замок и отель Кобенцль. Здесь расположились высокие гости: имперский министр доктор Геббельс и его итальянский коллега Дино Альфиери, которые прибыли в Вену на VI имперскую театральную неделю.

В бюро руководства гонки стоит жужжание как в пчелином улье. Снаружи уже четверть часа ревут моторы. Но голос корпсфюрера NSKK Хюнляйна перекрывает их всех. Внезапно перед ним появляется адъютант, - Господин имперский министр Геббельс желает Вас к телефону.

- Неужели? - рявкает Хюнляйн, - Ему-то что нужно в такую рань?

Он подходит к телефону. Я вижу как его лицо становиться все краснее и краснее. Затем я слышу как он бормочет сквозь зубы, - Так точно, господин министр...

В ярости он кидает трубку и, с трудом сохраняя самообладание, идет к нам. На щеках у него играют желваки от злости. Ясно видно, что он сейчас взорвётся.

- Всем слушать сюда! - кричит он срывающимся голосом, - Тренировка немедленно прекращается! Господин министр Геббельс не желает, чтобы его сон беспокоили так рано...

Затем он убегает, ныряет в машину, и мы видим только облако пыли.

Венскую гонку на Каленберге выиграл Херманн Ланг. Это его четвертый старт и четвёртая победа в этом году. Парень в

отличной форме, просто непобедим. На втором месте молодой и отчаянный Х. П. Мюллер из Auto-Union, за ним - с болями в филейной части и стиснутыми зубами - Манфред фон Браухич.

25 июня 1939 года - дата, которую я никогда не забуду.

День выдался серый и туманный. Из красивого арденнского ландшафта мало что видно. Моросит редкий дождик. Десятки тысяч зрителей уже с самого утра расположились вдоль треугольной трассы Франкошам, места проведения Гран При Бельгии. На поездах, автобусах, машинах, даже на велосипедах на эту сторону границы выбрались болельщики из близкой рейнской области. И вот они стоят под плащ-палатками, накидками из плёнки и зонтами и ждут старта.

Место старта расположено неудачно, на пологом участке дороги. Машины тут легко могут начать катиться сами по себе. А того, кто пересечёт стартовую линию преждевременно, ожидает полновесная штрафная минута за каждую секунду. Такой - проиграл гонку еще до ее начала.

Разумеется, у гоночных машин есть маленький ручной тормоз. Но во время старта счет идет на доли секунды. У гонщиков все занято: левая рука на руле, правая на рычаге переключения передач, левая нога на сцеплении, правая на педали газа. На то, чтобы отпустить ручной тормоз, уже ничего не остается.

Тут я придумал один трюк: я предлагаю положить под передние колеса маленькие деревяшки. Но мои механики, умницы, придумали еще лучше.

- Дерево расщепляется, - говорят они, - это может быть опасным для шин. Возьмём лучше мел - при старте он разотрётся в порошок... Так мы и сделали.

До старта еще три минуты. Дождь все сильнее. Хорошенькое дело! Эта трасса с смоляно-щебеночным покрытием и в хорошую погоду полна коварства: узости, подъемы, спуски, острые повороты... только бы сегодня все прошло хорошо!

Механики на своих местах, по три человека на каждого гонщика. Домкраты, запасные колеса, инструменты - все готово. Позади наших боксов стоят жены. Лидия Ланг и Эрика Симэн болтают. Речь идет о новых модах и рецептах для клёцок. Мне бы их заботы...

"Бэйби" Карачиола другая. Она входит в нашу команду и имеет право стоять впереди, у боксов. Она держит хронометры, ее таблицы готовы. В хронометраже она - моя правая рука.

Стартовые места определила жеребьёвка. В первом ряду сияет светло-красная Alfa доктора Фарины, рядом с ним Херманн Ланг, затем Auto-Union Х.П. Мюллера. Дик Симэн получил место во

втором ряду. Он оборачивается и слегка насмешливо машет стоящим позади него: Карачиоле и еще на ряд позади - Манфреду фон Браухичу.

14:30. Опускается стартовый флаг. Гонка начинается.

Мел великолепно сработал. Ланг хорошо тронулся. Он закончил первый поворот сразу за Мюллером. Остальные следуют позади, все тринадцать машин в гонке.

Тринадцать? Бог ты мой! Как вы знаете, я не суеверен. Но - наш Дик! Для него сегодня все "13": возраст - 26 лет, стартовый номер - 26. А по Адаму Ризу *(прим., - автор известного учебника арифметики XVI века)* 26 это два раза по тринадцать. В заявочном листе его имя стоит на 13 месте. Год его рождения 1913-й. И к тому же 13 машин в гонке... Я ловлю себя на том, что три раза стучу по дереву. Хоть и не верю во все это – но, в любом случае, не помешает.

Кстати, почти все гонщики боятся тринадцати и еще "злой" семерки. Поэтому в большинстве гонок в качестве стартовых номеров используются только чётные числа.

3-й круг. Мюллер все еще лидирует. Парень неплохо идет, но Ланг следует за ним по пятам. Еще 50, еще 40 метров. В опасном повороте "Ставело" он предпринимает попытку обгона. Тщетно... Он пробует второй, третий раз. Мюллер не пропускает. Черт побери, - он не хочет? Он что, - не видит преследователя в зеркале заднего вида?

4-й круг. Ланг снова атакует. И снова Мюллер не освобождает путь. Это переходит все границы. Ланга охватывает холодная ярость. Его машина быстрее, лучше, но он не может обогнать...

5-й круг. Позади Мюллера образовалась тесная группа. За Лангом следует Карачиола, потом Симэн. Скоро за Мюллером колонной будет ехать весь пелетон.

6-й круг. Проезжая мимо боксов Ланг грозит кулаком. Это знак: "меня блокируют". Я киплю от злости. Господа спортивные комиссары что, заснули? Я быстро бегу к ближайшему. Это маленький человечек, с грустными глазами и растрепанными усами под чопорным котелком.

- Уважаемый! - кричу я сквозь вой компрессоров, - Вы что, не видите, что Мюллер нас блокирует? - Покажите же ему синий флаг!

Синий флаг означает: "держать правее - дать себя обогнать!". Если это не действует, тогда показывают черный флаг. Это означает: "Остановиться - предупреждение!"

- Mais oui *(фр. – да, конечно!),* - лепечет человечек в котелке и беспомощно на меня смотрит. Похоже на то, что об автогонках этот господин, в обычной жизни, вероятно, налоговый инспектор, не имеет не малейшего понятия.

7-й круг. Приближается лидирующая группа. Четыре машины сразу друг за другом: Мюллер - Ланг - Карачиола - Симэн. Человечек хватает флаг. До него поздно доходит. Когда он поднимает флаг, Мюллер уже давно проехал. И показывает он его именно... Лангу!

Ну, хватит! Я ругаюсь так, что этого хватило бы на три года

чистилища. - Сударь! - говорю я, - Сейчас я Вам покажу, как Вы должны сигнализировать!

Я становлюсь рядом с ним и не спускаю глаз с часов. Я знаю, сколько минут и секунд требуется гонщику на круг. С часов я могу сосчитать, когда они снова проедут мимо. Часы тикают... Там... серая стена воды, внутри нее несколько серебристых теней...

- Сейчас! Я даю комиссару толчок под ребра, так что он от страха почти роняет флаг. Но тут мне становиться нехорошо. Мимо нас проносятся только две машины. Симэн перед Лангом. Отсутствует Мюллер. Отсутствует Карачиола. Что случилось?

На этом, 9-м круге, Лангу все надоело. Ему не удалось обогнать Мюллера. Теперь пусть другие попытают счастья. Он дает Симэну и Карачиолле знак "Обгоняйте!" и пропускает их вперед.

Карачиола, лучший из "дождевых" гонщиков, переходит в атаку. Теперь он позади Мюллера. Он отважно мчится сквозь повороты. Ему в лицо плещет, как из душа.

Вот поворот "Ставело". Острый, узкий, опасный... Мюллер проходит далеко по внешнему радиусу, Карачиола следует за ним и видит шанс обогнать по правой стороне. Он дает газу - но задние колеса проскальзывают и проворачиваться. Карачиола отчаянно противодействует рулем, пытается уравновесить машину... все зря!

Машина боком вылетает с трассы, пробивает проволочное ограждение, врезается в кустарники и останавливается на болотистом лугу.

Для Карачиолы гонка окончена. Покрытый грязью, мокрый, с побелевшим кончиком носа он возвращается в боксы. Он еще не совсем оправился от шока...

И как назло, именно после этого неудачного обгона у Мюллера забарахлил мотор. Он далеко отстал.

На 12-м круге лидирует Симэн - перед Лангом. Симэн гонит как дьявол. Стремительно, элегантно и - дерзко. В поворотах он использует отчаянный трюк. Трасса окаймлена с обеих сторон клинкерным кирпичом (прим., - особый высокопрочный кирпич, получаемый из специальных глин обжигом до спекания.). В поворотах Дик выезжает передним внутренним колесом на ширину шины за пределы трассы, навешивается внутренней стороной колеса на клинкер и как будто бы катапультируется на этом колесе сквозь поворот. И каждый раз он при этом выигрывает драгоценные секунды. Отчаянная, опасная игра...

Георг Майер вылетел на своей Auto-Union на 14-м круге.

На 17-м круге Дик Симэн и Херманн Ланг почти

одновременно останавливаются в боксах: заправка, замена колёс! Все готово. Механики лихорадочно работают, как в трансе, от напряжения почти забывают дышать. Бывало, что кое-кто уже даже падал в обморок.

Все как на плацу: с выключенным мотором - чтобы не замаслились свечи - машина катится последние 200 метров до боксов и останавливается с точностью до сантиметра на предписанном месте. Это важно. Если гонщик промахнётся мимо отметки хотя бы на полметра, ему придется в одиночку толкать машину назад. Никто не имеет права ему при этом помогать.

Симэн и Ланг – "стреляные воробьи". Они останавливаются точно. На каждую машину приходятся по три механика. Каждый приём, каждый шаг разучен, даже если разбудить среди ночи: механик №1 держит наготове левое заднее колесо, механик №3 быстро подаёт гонщику чистые очки, кусочек кожи, - чтобы очистить лобовое стекло, стакан воды для подкрепления. Затем он заливает горючее. Между тем, механики №1 и №2 поднимают машину на домкрате. Один заменяет левое, другой - правое заднее колесо. И тут же механик №1 прыгает вперед, к электрическому стартеру, мотор взвывает...

Я смотрю на хронометр, - 25 секунд... Ланг первый уноситься прочь.

30 секунд... - теперь и Симэн готов к старту. Правый задник колпак колеса защемился. Это стоило несколько драгоценных секунд.

Кругом позже Дик уже снова лидирует.

22-й круг: до конца гонки еще тринадцать. Опять эта несчастная тринадцать. У меня нехорошо на душе. Дик Симэн лидирует - в 50 метрах перед Херманном Лангом. Машины приближаются к повороту "Ла Сурс". Некий бельгиец учредил премию в 100.000 франков за быстрейший круг. А молодожёну Дику такие деньги пригодятся. Со скоростью в 220 км/ч он мчится по мокрому от дождя гудрону.

Вот и поворот. Херманн Ланг видит, как Дик круто выворачивает влево. Конечно, - трюк с навешиванием. Просто дерзость на такой скорости...

Дик борется со своей машиной, тянет руль, не может его провернуть.

- Проклятье, - думает Ланг и давит на тормоз. Проклятье...

Затем все происходит за секунды: машину Дика заносит, разворачивает, она вылетает с трассы... треск, грохот... она врезается боком в дерево!

И вот Ланг уже проехал мимо. В зеркальце заднего вида он еще успевает увидеть всполохи красного пламени. Он сжимает

зубы - теперь только не думать...

Когда Дик открывает глаза, навстречу ему бьёт пламя. Палящая жара сжирает его лицо. Он дёргает руль. Замок не открывается. Его заклинило.

- Помогите! - кричит Дик, обезумевши от боли, - Помогите... Потом он уже ничего не видит и не слышит.

Люди в ужасе смотрят на горящую машину, на белую фигуру за рулем, которая отчаянно корчится и затем безжизненно оседает. Каждую секунду может взорваться бензобак. Никто не осмеливается оказать помощь.

Никто? - Два человека бросаются вперёд, бельгийские офицеры. Они перелезают через отделяющий забор. Навстречу им бьет пламя... оно опаляет одежду, руки, брови, волосы. Неважно. Речь идет о человеческой жизни. Оба офицера хватают Дика, вытаскивают его из машины, катают по влажной земле и сбивают пламя с горящего комбинезона.

Взвывает сирена. Примчалась машина скорой помощи. Сюда бежит человек с маленьким чемоданчиком в руке: доктор Глэзер, гоночный врач Mercedes и Auto-Union.

Доктор Глэзер видел много крови, много несчастий, ужасные раны, умирающих и мертвых людей. Но то, что он видит здесь, он не забудет до конца своих дней. Лицо, верхняя часть туловища, голени, почти две трети поверхности тела Дика Симэна покрыты ожогами. И этот обезображенный человек теперь снова в полном сознании. Он кричит от безумной боли.

Врач наполняет шприц и колет в бедро Дика. Крики становятся тише. Минутами позже "скорая помощь" мчится в больницу Спа.

Я вижу, что Дик отсутствует на 23 круге. Я вижу знаки Ланга, его бледное лицо - и я все понимаю...

Несколько минут спустя, поступает сообщение через громкоговорители: "Машина №26 разбилась в повороте "Ла Сурс" и загорелась. Гонщик тяжело ранен".

"Ла Сурс" - это ведь на 13-м километре! Ох, три раза это проклятое число. Предчувствия Дика не обманули...

Больше всего я хочу туда. Но я не могу покинуть свой пост. Ланг и Браухич еще едут. Я им нужен. Гонка продолжается, круг за кругом.

Я посылаю к месту аварии Ханса Гайера, моего ассистента. Затем я оборачиваюсь к Эрике, хотя бы ей я могу немного помочь. Но я уже вижу, как два господина уводят Эрику Симэн. Она идет очень прямо, очень стойко. Она хочет быть храброй...

- Бедная девочка, - растроганно думаю я. Боже, почему это

должно было случится именно с этими счастливыми людьми?

Затем я отключаюсь. Я нажимаю мои хронометры, записываю времена кругов, поднимаю сигнальные таблицы, отдаю команды. Я не думаю, я не чувствую. Я - как автомат.

43-й круг: еще два до цели. Ланг ведет перед Хассе, молодым великаном из Auto-Union и перед Манфредом фон Браухичем. Я смотрю на часы. Каждую секунду Ланг должен промчаться мимо боксов. Сигнальные таблицы подготовлены. Проходят секунды. Ланга все нет.

Пять... десять... пятнадцать секунд проходят. Тайно я почти молюсь, - пусть это будет только дефект шин или сломавшийся мотор, но только не еще одно несчастье, не еще один тяжелораненый...

- Команде Ланга приготовиться! - кричу я, чтобы отвлечь себя и других. - Подготовить колеса, топливо... - и намного тише я добавляю, - Запасного водителя сюда...

Длинный Вальтер Боймер уже стоит рядом со мной, готовый, - в очках и комбинезоне. Мы ждем. Десятки пар глаз всматриваются в туманную хмурь, покрывающую трассу. Парочка машин проносятся мимо, две Delahaye, одна Alfa Romeo - машины, которых уже давно обошли на круг.

- Вот он! - восклицает Лидия Ланг. С восторгом, с облегчением.

С выключенным мотором Ланг катиться к нам, уже издалека указывая позади себя, на бензобак. Слава богу - всего лишь закончилось топливо! На мокрой дороге мы, по возможности, заправляем не полностью, потому что нагруженная сзади машина склонна к заносам.

Под огромным давлением топливо закачивается в бак. Механики толкают, Ланг поворачивает зажигание, машина начинает ехать. И тут...

- Блубб... блубб... - делает мотор. И тут все тихо. У меня перехватывает дыхание. Этого еще не хватало! Последних капель бензина в карбюраторе не хватает, чтобы запустить мотор.

- Сцепление! - кричу я, - Качать!

Но Ланг и так знает, что ему делать. Как безумец он нажимает вверх и вниз педаль газа, чтобы повысить подсос бензиновой помпы. Он выжимает сцепление - и машина начинает бесшумно катится. Еще 20, еще 10 метров, потом начинается подъем. Тогда все, гонка проиграна буквально в последнюю минуту.

Последняя, отчаянная попытка - и вот! - глухой гул, взвывание 300 лошадиных сил... и Ланг умчался. Через 4 секунды

мимо нас проезжает Хассе, второй, на своем "рысаке" Auto-Union. Четыре секунды, которые определяют победу или поражение...

Харманн Ланг выигрывает Гран При Бельгии 1939 года, Манфред фон Браухич становиться третьим, позади Хассе.

Но сейчас это уже не важно. Гонка окончена, теперь только одно, - В больницу, - говорю я Гайеру. - Езжай так быстро, как только может этот драндулет!

Комната номер 39 на первом этаже. Пахнет карболкой и эфиром. Занавески задернуты. В углу, перед образом святого, горит свеча. У кровати сидит сестра в орденском облачении. Она поднимается, когда мы с Эрикой входим.

Вон там лежит Дик. Его голова, туловище, руки покрыты белыми бинтами. Ладонь Эрики нервно сжимает мою руку. Я чувствую, как она дрожит.

Дик в сознании. В его измученных болью глазах мерцает узнавание.

- Darling, - шепчет он ели слышно, - как хорошо... что ты здесь...

Мы стоим как вкопанные. Я смотрю на лицо доктора Глэзера. Оно застыло как маска. Вокруг рта две глубокие складки. Наш гоночный доктор ни на минуту не покидал Дика, не покидал друга.

- Darling, - говорит Дик еще раз, - прости меня... я... я... наверное, очень тебя... испугал...

Этот замечательный парень полон самообладания, несмотря на всю боль, хотя он и сам знает, как плохи его дела...

- Теперь... - Дик запинается, его дыхание хрипит, - теперь... сегодня вечером... тебе придётся идти в кино одной...

Подавленный всхлип. Эрику шатает. Это слишком. Сестра берет ее за руку и бережно выводит наружу.

Я подхожу к кровати.

- Господин Нойбауэр...

- Мальчик мой, - тихо говорю я, - мой дорогой Дик...

Я сажусь к нему. Запинаясь, отрывистыми предложениями он еще раз рассказывает мне, как все произошло.

Старая история. Мне это знакомо по тысяче гонок. За годы моей жизни я видел такое снова и снова на всех трассах мира: гонщик 99 раз проходит опасный поворот, со всей изощренностью, но все равно осторожно, с точно дозированной скоростью. А потом, в сотый раз, он хочет быть быстрее, показать еще лучшее время круга, входит в тот же поворот, но дает капельку больше газа - и въезжает прямо в объятия смерти.

Дик замолчал. Слышно только его дыхание. Это хрипящие дыхание умирающего - мне оно слишком хорошо знакомо, со времён войны, от других людей, чья жизнь подходила к концу...

Доктор Глэзер дает мне знак. Тихо, на цыпочках, я выхожу.

Мы сидим в пустом коридоре. Бледная, плачущая, сжавшаяся Эрика Симэн, кроме того, Ханс Гайер, мой водитель, сам старый гоночный лис и английский друг Дика. Остальных я отправил домой, в наш отель. Но и они не могут заснуть. Сидят вместе, тихо беседуя между собой. Этим вечером нет победного празднества.

Это часы, в которые я проклинаю все гонки этого мира, всех конструкторов, гонщиков, гоночных директоров - и не в последнюю очередь себя самого. Но более всего я проклинаю машины, эти блестящие, бездушные чудовища, которые мы одновременно любим - и ненавидим. Эти проклятые коробки, из которых, стоит им начать гореть, никто не выберется живым.

Дело в том, что гоночные машины делаются точно по размеру. Они должны сидеть, как хорошо пошитый костюм. Гонщик не должен ни на миллиметр скользить по своему сиденью. Поэтому формы тела аккуратно запечатлеются в формовочной смеси, и сиденье изготавливается соответствующим образом. Так же, с помощью штангенциркуля и рулетки, для каждого гонщика измеряются педали газа, сцепления и тормоза, и точно выставляются. Так же, под его руки, устанавливается и руль.

В современной гоночной машине сидишь как в клетке. Все свободное пространство используется до миллиметра. Невозможно сесть или вылезти без того, чтобы не снять руль. Хотя для этого и достаточно одного движения - но горе, если при аварии замок погнется, заклинит или повредится и не дает себя открыть. Тогда только что встреченная с восторгом и изумлением гоночная машина превращается в смертельную ловушку... как у Дика Симэна...

Мы все еще ждем в коридоре больницы Спа. На часах 10, потом 11 часов. Дик без сознания. Сердечная деятельность становиться неравномерной. Переживёт ли он ночь...? Наш доктор Глэзер не оставляет его ни на минуту.

Было немного после полуночи, 26 июня 1939 года, когда бледный и утомлённый доктор Глэзер выходит из палаты. Мы встаем, молча смотрим на него, полные ожиданий, полные страха.

Такое впечатление, что доктор Глэзер нас не видит. Его губы движутся, но я слышу только одно слово:

- Все.

Затем он уходит, по бесконечному коридору, медленно, механически. Его шаги скрипят по линолеуму.

Я заключаю Эрику в объятия и крепко прижимаю к себе. Она плачет, молча, без звука. Я могу только обнять ее, слов у меня нет. И я плачу по Джону Ричарду Битти Симэну, моему другу. И я не стыжусь моих слез.

[…]

На кладбище Патни Веллей, на юго-западе Лондона, собралось маленькое скорбящее общество.

На похороны Дика вместе со мной прилетели Херманн Ланг и Манфред фон Браухич. Auto-Union также прислала в Лондон своего представителя. Здесь, у открытой могилы товарища, забыто все соперничество.

А вон там, рядом со своим отцом, под глубокой вуалью, склонившись, стоит тонкая фигура Эрики.

Монотонная речь священника... хорал... глухие удары земли о крышку гроба... и все кончено.

Я еще раз пожимаю Эрике руку. - Не плачьте, Эрика... Вы еще так молоды. Поверьте мне, время лечит все раны!

Эрика устало качает головой.

- Так, как тогда, уже никогда не будет... - тихо говорит она, - в первый раз в моей жизни я была абсолютно счастлива... триста тридцать дней подряд...

Прошли годы. Годы войны, ненависти, разрушений. Был уже 1953 год, когда я снова повстречал Эрику Симэн в Штутгарте, во время встречи старых гонщиков из прошлых времён.

Эрика повзрослела, стала более женственной - и еще красивей. Она рассказала мне, что она пережила и выстрадала за все эти годы:

Эрика осталась в стране своего мужа, которого она так любила - в Англии. Она осталась и когда началась война. Ей было ужасно тяжело. Когда она вышла замуж за Дика, она стала англичанкой по гражданству. Но все видели в ней только бывшую немку.

Этому еще способствовала вражда Лилиан Симэн *(прим., - матери Дика)*, которая никогда не простила Эрике, что она завоевала любовь Дика... Эта вражда матери, в конце концов, заставила Эрику покинуть Англию. Она уехала в Америку. Там изнеженная Эрика, дочь из богатого дома, стала продавщицей в универмаге. Потом она достигла поста начальницы отдела. А в

один прекрасный день Эрика вернулась в Германию, на родину, чтобы встретиться со старым отцом, незадолго до его смерти.

Жизнь продолжалась. Время залечило раны. Сегодня Эрика - счастливая жена и мать - живёт где-то в Германии. Только иногда, она задумчиво смотрит на драгоценное кольцо с бриллиантом на своей руке, подарок на помолвку от Джона Ричарда Битти Симэна, которого все называли "Дик".

В лице Дика Симэна скончался один из тех настоящих талантов, которые редко встречаются на гоночных трассах. Дарование от природы, в котором нечего было развивать. Талант, который сам работал над собой и оставался себе верен.

Наверное, вы спросите, как мы - автомобильные фирмы или гоночные руководители – "добываем" своих гонщиков? В конце концов, гонщик - это не профессия, в которой поступаешь на учёбу, после некоторого промежутка времени и экзамена становишься подмастерьем и, наконец, сдаешь работу на звание мастера.

Как раньше случилось так, что такие имена как Карачиола, Штук, Нуволари в 20-х годах как звезды взошли на небосклоне автоспорта, я расскажу позже, так как эти люди были тесно связаны с тем временем, когда автомобили развивались хотя и постоянно, но медленно. И они росли вместе со своими машинами.

Совсем по-другому дело обстояло в 30-х годах, когда резко подскочили мощность моторов и скорость машин. Тогда, в 1936 году, мы искали настоящие таланты как пресловутую иголку в стоге сена. И так мы пришли к идее основать школу гонщиков.

1936 был для Mercedes чёрным годом. Победы не получались совершенно. Некий отчаянный молодой человек выигрывает одну гонку за другой - Бернд Роземайер. Он ездит за Auto-Union, наших больших конкурентов. О нем вы еще много узнаете.

У нас же началась большая суматоха, когда этот Бернд Роземайер выиграл и Гран При Германии 1936 года, когда наш Карачиола сошел, Ланг сломал палец, Широн разбился, Манфред фон Браухич и Фаджиоли оказались далеко позади - в гонках этого года мы сошли с дистанции. Но мы уже предвкушаем реванш в 1937 году...

Конструкторы, инженеры, механики занялись машиной. Они исследуют каждый болт, каждую пружину на предмет скрытых ошибок. Там карандаши летают по чертёжным доскам, стучат гаечные ключи, ревут моторы на испытательных стендах.

А я осматриваюсь в поисках новых гонщиков, талантах, которые смогут бросить вызов этому молодцу Роземайеру.

Тогда, в 1936 году, гоночные асы стали настоящим

дефицитом. Я ищу молодых людей, у которых чувство правильного скольжения в поворотах в крови. Теперь вы скажете: чего, собственно, нужно толстяку Нойбауэру? Все, что от него требуется, это постоять на краю автобана после обеда в воскресенье. Он просто кишит гоночными талантами...

Возможно, вы думаете, что и вы сами являетесь кем-то вроде второго Руди Карачиолы только потому, что хорошо умеете проходить повороты? Но так думали и многие до вас. И частенько это была их последняя мысль...

А теперь серьёзно: предложений от людей, считающих себя прирождёнными гонщиками, у меня было более чем достаточно. Каждый год на мой стол ложатся до 4.000 прошений. От молодых людей привлечённых большими деньгами, славой, честолюбием, или упоением скоростью; пишут молодые люди, храбрые люди, капризные люди.

И во всех письмах стоит предложение: "... и я не боюсь смерти!"

Моим ответом на это становится: "Нам не нужны мёртвые гонщики - нам нужны победители!"

В 1936 году среди моих корреспондентов был и некий господин Адам Уль из Бёмервальда. После каждой гонки господин Уль присылал мне открытку:

"В прошлое воскресенье у вас не было никаких шансов на победу, ведь за рулем не сидел Адам Уль. Попробуйте меня..."

Или:

"Ваша победа в воскресенье была случайностью. С Адамом Улем за рулем "серебряной стрелы" вы можете быть уверены..."

[...]

Среди прочих просителей есть также еще один молодой человек. Его зовут Йоханн Вольф, он работает в нашем отделе поставок, и ему недавно исполнился 21 год. Из своей зарплаты он скопил на 750-й мотоцикл BMW и старательно привлекает к себе внимание. Еще на стоя месте, он дает такой газ, что заднее колесо грозит обогнать переднее. С особенным удовольствием он проделывает это под моими окнами в Унтертюркхайме.

И очень скоро до меня доходят слухи, что он рассказывает в кругу друзей, особенно перед девушками: "Мне они должны были дать одну из "серебряных стрел". Тут бы они удивились, что я сделал бы с этим драндулетом..."

Улыбаясь про себя, я решил преподать нахалу урок, который он не скоро забудет. Об этом решении мне пришлось потом горько пожалеть...

Гоночная школа постепенно начинает обретать очертания. Я рассылаю приглашения на курс обучения молодых гонщиков. Я пишу людям, которые уже показали себя в спорте: мотоциклетным чемпионам всех классов, частникам на машинах до 1,5 литров, успешным гонщикам в классе "туринг" и специалистам на песочных треках.

Кроме того в списке есть еще другие люди: господа с "витамином С" (связями). Господа у которых дядя в совете директоров, господа с рекомендательными письмами от нацистских шишек. В таких случаях не ответишь так просто "нет" - как бы этого иногда не хотелось.

Один из этих господ с "витамином С", однако, мне понравился. Его звали Кристиан Каутц, 1913 года рождения, в городе Брюсселе, гражданин Швейцарии. Денег - куры не клюют, диплом по истории литературы в Оксфорде, быстр, элегантен, хорошо выглядит - ужас всех девичьих пансионатов.

Семья владеет замком на озере Цугер. Отец сидит в совете директоров Deutsche Bank. В том же совете директоров сидит маленький штаатсрат *(прим., - ранг гражданского государственного чиновника)* Георг фон Штраус, которого, между прочим, можно найти еще и в совете директоров UFA и Daimler-Benz-AG.

- Господин Нойбауэр, - говорит однажды мне господин фон Штраус, - исполните сыну моего друга Каутца самую заветную мечту. Вы ведь знаете, Кристиан так хочет стать гонщиком!

- Гммм... этого хотят еще четыре тысячи молодых людей в год!

- Возможно - но Кристиан уже выиграл несколько маленьких гонок. У парня есть напористость и талант.

Ну ладно. Я помещаю Кристиана Каутца в список претендентов на участие в школе гонщиков.

28 мест заполнены, мы решили взять 30 учеников, так что два места еще свободны. И тут на меня что-то нашло. Я выбираю двух кандидатов, о которых ничего не известно: Йоханна Вольфа из нашего отдела поставок и Адама Уля и Бёмервальда.

Но Адам Уль не приехал. Вместо него пришло письмо:

- Дорогой господин Нойбауэр, прошу прощения, но ведь у меня еще даже нет водительских прав...

К сожалению, я так никогда и не узнал, кем был этот Адам Уль. Хотел ли он кому-то импонировать или, может, был просто с причудами.

Но Йоханн Вольф, с горделиво задранным носом, отправился с нами на Нюрбургринг, в гоночную школу.

Раннее утро 8 октября 1936 года. Туман рассеялся, бледное

солнце высушило трассу. Трибуны на стартовой прямой призрачно пусты. Доступ к трассе перекрыт, охрана выставлена. Перед боксами стоят три 2,3-литровые машины класса "туринг", слегка форсированные, с двухместным кузовом. Максимальная скорость 120 км/ч. Для начала этого хватит.

Я собираю своих "учеников".

- Господа, - говорю я, - вы не новички. Почти все из вас опытные гонщики. Первое задание - это сущий пустяк для вас: проедете три круга со средней скоростью 60 км/ч. Один круг имеет длину 22,8 километров – значит, вам понадобится по 22 минуте. Все ясно?

Парни смотрят на меня с лёгким удивлением. Да, первое задание действительно кажется очень простым. Я сам могу проехать вокруг Ринга на обычной машине за 17 минут - без того чтобы особо вспотеть.

Я предусмотрительно добавляю, - И чтобы никто мне не был быстрее, чем за 22 минуты. Тот, кто приедет раньше времени, может сразу же паковать чемоданы!

Первым рвётся на старт Йоханн Вольф из Штутгарта. В своей "быстрой" гоночной шапочке и очках он выглядит так, как будто лично проглотил лошадиную силу.

Вперед! Йоханн Вольф с трудом проехал первые два круга за 28 минут каждый. После второго круга я его останавливаю и проверяю шины, чтобы он только не расквасил себе нос. В наигранной отеческой заботе я потрепал его по щеке. На самом деле, это такой приём, которые я применяю и во время настоящей гонки и с великими мастерами. Во время этого "потрепал по щеке" я могу определить, не потеет ли гонщик. Тот, кто потеет, боится, а кто боится - подвергает опасности себя и других...

Йоханн Вольф не потеет. И все равно – что-то в парне мне не нравится. - Ну, - спрашиваю я, - может, Вам хватит?

- Нет! - в ярости фыркает он, - Только не сейчас! С кругом за 22 минуты я еще должен справится! И умоляюще добавляет, - Пожалуйста, господин Нойбауэр, не лишайте меня моего последнего шанса!

Такому умоляющему призыву я уступаю. Вы бы хотели лишить парня шанса?

Йоханн Вольф снова жмёт на газ и уноситься прочь. Я смотрю ему в след. Может быть, надо было его остановить? Внезапно меня начинают мучить плохие предчувствия, мысленно я проклинаю свое добродушие. И пока я так размышляю, звонит телефон.

- Господин Нойбауэр, - взволнованно докладывает маршал, - одна из машин разбилась... в "Карусели"!"

Мы мчимся туда. С внешней стороны этого узкого поворота, вверх колесами лежит машина. А рядом с ней в собственной крови человек. Это Йоханн Вольф, - мертв!

"Карусель" - это самое медленное место Нюрбургринга, узкий S-образный вираж. Внутренняя часть дороги имеет сильный наклон в сторону, чтобы отводить дождевую воду. Внешняя часть наклонена только слегка. Бывалые гонщики это используют. Они едут по внутреннему радиусу, как по "стене смерти", известному ярмарочному аттракциону. При этом они на второй скорости доходят до 80 км/ч. Но - тут нужны отменные нервы. Ведь внутренняя часть трассы только немногим шире машины...

У Йоханна ВольФа нервов не хватило. Он не смог удержать машину на наклонной поверхности, выскочил на плоскую часть трассы, неправильно приземлился, передние колеса стали попрёк - и машина перевернулась.

Мы отдали Йоханну Вольфу последний долг. Но остановиться мы не могли себе позволить.

[…]

Три, четыре, пять дней продолжается эта "дикая школа". Машины заносит, разворачивает, выносит с трассы. Шрамы, синяки, шишки, перекрученные моторы, разбитые сцепления. Механики пашут сверхурочно, чтобы снова привести машины в порядок.

А гонщики, все эти мужчины, которые мечтали о славе за рулем тяжёлых гоночных машин, они проигрывают сражение против Нюрбургринга уже на простой легковушке. Один за другим они пакуют вещи и уезжают прочь.

Остались только десять. И этих десятерых я сажаю в настоящую гоночную машину.

[...]

Курс должен был продолжаться две недели. Уже после первой я стою на Нюрбургринге практически один-одинешенек. Только двое еще не ехали: высоченный верзила и стройный молодец, прекрасный как принц из сказки.

Молодого господина зовут Кристиан Каутц. Я смотрю на него с сомнением. Это ведь тот самый подопечный нашего члена наблюдательного совета Георга фон Штрауса, который попал на наш курс обучения только благодаря "витамину С".

Однако смотри-ка, - паренек наворачивает круги ровно, быстро и за хорошее время. Я пожимаю ему руку и говорю:

"Сдал!"

Теперь я обращаюсь к верзиле, который, как я заметил, дружен с Кристианом Каутцом. Он прибыл из Лондона. Спокойно садится в машину, подмигнул Кристиану - и после великолепного старта умчался, еще до того как я успел что-то сказать.

- Черт побери, - думаю я после первого же круга, - с парнем все в порядке. Он и в правду кое-что понимает в технике прохождения поворотов, - талант. Его лучшее время круга: 10 минут 3 секунды.

Уже потом, когда я его расспросил, он мне между прочим рассказал, что уже занимал первое место в 1,5-литровом классе в Берне на английской MG и что на слабой Maserati он был восьмым на Гран-при Германии...

Во время всей этой суматохи я совсем забыл посмотреть в бумаги. Иначе я уже раньше бы обратил внимание на этого верзилу из Лондона - Ричарда Симэна.

Я ведь хотел рассказать вам, дорогие читатели, как я познакомился с Диком Симэном и как он попал в нашу команду.

Теперь Вы скажете: самое время, чтобы толстый Нойбауэр рассказал кое-что о своей знаменитой технике прохождения поворотов и о вождении тяжёлых машин.

Эти машины - с 400 до 600 л.с. - имеют свои особенности. Немножко больше газу, чем следовало бы - и задние колеса провернулись. Как на льду они теряют сцепление с дорогой и машина скользит в сторону.

Это опасно, но и полезно. Дело в том, что гонщики быстро выяснили: задними колёсами можно управлять машиной.

Это делается так: предположим, Вы хотите проехать левый поворот. Вы поворачиваете руль и этим задаёте направление. Теперь Вы крепко жмёте на газ. Результат: задние колеса проворачиваются, скользят в сторону противоположную повороту руля. То есть в левом повороте - вправо. А передние колеса катятся, как и раньше. Таким образом, Вы как бы выноситесь задней частью машины из поворота.

Такие большие мастера как Карачиола, Штук, Фанхио и Стирлинг Мосс идут еще на шаг дальше. На полном пару они вносятся в поворот, слегка поворачивают руль и на долю секунды нажимают на тормоз. Машина начинает пробуксовывать - на всех четырёх колесах она наполовину боком скользит в поворот. При этом радиатор указывает внутрь.

Потом, на выходе из поворота, Вы крепко жмете на газ – достаточно, чтобы компенсировать центробежную силу и вывести машину из бокового скольжения снова в прямое движение.

И упаси Вас Бог дать слишком мало газу. Упаси Вас Бог, если

у Вас не осталось больше резервов в моторе на выходе из поворота. Тогда Вас быстрее, чем Вам бы хотелось, вынесет за край дороги...

Техника скольжения сквозь поворот на всех четырех колесах называется "powerslide". Это быстрее, чем переключать на низкую передачу и убирать газ. Это - вообще самый быстрый метод "взять" поворот.

Но только и не думайте испробовать этот фокус на вашей "гражданской" машине. А если все-таки решитесь, то не говорите потом, что это старый Нойбауэр виноват, если вмажетесь в ближайшее дерево!

Не забывайте - наши гоночные машины того времени имели вес 750 килограмм. Это примерно столько же, сколько и предвоенный DKW. А у того было аж 20 л.с. - а у нас 600! Другими словами: одной лошадиной силе наших машин нужно было тянуть только 1,25 кг веса...

Теперь для примера несколько чисел: VW должен тащить 24 кг на 1 л.с., у Opel Record - 19, у Ford Taunus около 16-ти и даже быстрый Porsche все еще имеет 13 кг на л.с.

На таких машинах почти невозможно исполнить "поуэрслайд". Для этого необходима пара сотен лошадиных сил. А за рулем - люди с шестым чувством прохождения поворотов, с умением почувствовать ту точку, которая разделяет контролируемый и неконтролируемый занос.

Теперь перенесёмся обратно в октябрь 1936 года, в нашу школу гонщиков.

[...]

Общий результат работы гоночной школы 1936 года уничтожителен. Такой эксперимент больше никогда не повторялся. Об этом предупреждают один погибший и многие раненые.

Auto-Union также провели в том же году подобную попытку и "выиграли" при этом только одного молодого человека, который уже успел собрать некоторые лавры на мотоцикле: Х.П. Мюллера. В будущем он задаст нам еще парочку задачек.

Мы, "мерседесовцы", оплакиваем одного погибшего. Мы стали на 500.000 марок беднее - и только на одного гонщика мирового класса богаче.

Его зовут Дик Симэн.

[...]

Во время той несчастливой гонки в Берне 1948-го года оборвалась жизнь не только Кристиана Каутца. Там завершился жизненный путь еще одного гонщика. Того, чье имя в свое время знал весь мир, и которого обожествляли миллионы его соотечественников.

Это был тот самый человек, который занял место Кристиана Каутца за рулём Auto-Union: Акилле Варци.

[...]

- Помните весну 1933-го?

В этом году со всем экипажем в Атлантике потонул гигантский американский дирижабль "Акрон". Соединённые Штаты отпраздновали первую "мокрую" ночь, после тринадцати лет сухого закона, в которой американцы литрами заливали в свои глотки вожделенный алкоголь. Некая Элли Байнхорн *(прим.- Элли Байнхорн, родилась в 1907 г., знаменитая немецкая лётчица. Совершила многочисленные рекордные полеты в 30-х годах. Будущая жена Бернда Роземайера)* совершила беспосадочный перелет из Берлина в Стамбул. Принц Вильгельм Прусский, младший сын кронпринца, женился без разрешения папы на девице Доротее фон Сальвиати. В берлинском "Немецком театре" Генрих Георге и Аттила Хербиргер играют главные роли в "Вильгельме Теле". Зрители проводят параллели между шляпой тирана Геслера и свастикой Гитлера...

В Германии в то время счет безработным идет на миллионы. Всем пенсионерам выдают "государственное масло" по два гроша за килограмм. Пара туфель - последний шик! - стоит тогда около 8,40 рейхсмарок, а графинчик кофе в берлинском "Мокка-Эфти" всего лишь 31 пфенниг.

Ясновидящего Хануссена нашли мёртвым в заповеднике недалеко от автобана Берлин-Дрезден. В Рейхе ввели смертную казнь через повешение. Броненосный крейсер "Адмирал Шеер" сошел со стапеля, Геббельс объявил бойкот еврейских магазинов, вводится в строй первый концлагерь... а в берлинской "Народной сцене" играют "Много шума из ничего"... Помните?

В то время маршал Итало Бальбо, губернатор итальянской колонии Ливии, открыл вновь построенную гоночную трассу Триполи, самую быструю в мире.

Этот трек - полная противоположность карусели Монте-Карло.

Он имеет длину 13,1 километр и состоит из серии вытянутых в длину поворотов. Здесь можно ехать со средней скоростью 200 км/ч - и сломать себе шею.

Гонщики это знают. И организаторы - тоже. Хитрые господа используют этот стимул. Им нужны шум и реклама для Италии, "Imperium Romanum" Муссолини. И особенно - для маршала Бальбо, свежеиспеченного губернатора, элегантного спортсмена, лелеющего собственные тайные честолюбивые замыслы.

Учреждается лотерея. За месяцы до гонки по всей Италии продаются билеты. Одна штука стоит одиннадцать лир. И с помощью этих смешных одиннадцати лир можно стать миллионером...

За три дня до гонки жребий определяет тридцать главных победителей. Каждый лотерейный билет несет на себе номер одной из тридцати стартующих машин. Тот, кому достался номер будущего победителя, станет победителем лотереи. Он сможет забрать семь с половиной миллионов лир. Тогда это больше чем один миллион рейхсмарок.

Вечер перед стартом. Некий господин со щечками хомяка и заплывшими глазками просит сообщить о себе в отеле Акилле Варци.

[...]

Когда лысый человечек входит в комнату Варци поднимается ему навстречу:

- Чем могу служить?

- Меня зовут Энрико Ривио, торговец деревом из Пизы. Мне надо срочно с вами переговорить, сеньор. Он запинается. Его взгляд останавливается на Софии. - Только... гм... совершенно конфиденциально, понимаете?

Варци кивает женщине:

- Пожалуйста, София - оставь нас одних. Только на одну минуту.

София тушит сигарету и выходит в соседнюю комнату. Варци пододвигает себе стул.

- Итак, что я могу для Вас сделать?

Ривио нервно сглатывает, - Это можно выразить двумя словами: выиграть гонку!

- И только для того, чтобы это сказать, вы специально прилетели из Пизы в Триполи?

- Не только поэтому. Я владелец лотерейного билета, на котором стоит номер Вашей машины!

Варци тихо присвистнул сквозь зубы. – Смотри-ка, значит, это Вы - тот человек, который хочет нажиться на моей победе? Очень рад нашему знакомству.

- Почему так горько, сеньор?

- Не понимаете? Вы получите семь с половиной миллионов, если я выиграю. А я получу только подачку из стартовых денег. Моя ставка - это жизнь и здоровье, а Ваша - эти несчастные одиннадцать лир!

- Такой легкой наживы я не хочу, - горячо говорит Ривио. Он выделяет каждое слово:

- Если Вы завтра выиграете, Вам будет принадлежать больше трети моего приза - я предлагаю Вам три миллиона!

- Черт возьми! - Варци испытующе смотрит на толстяка. - Вы ведь вряд ли делаете это из любви к ближнему?

- Можете называть это как хотите. В любом случае это честное предложение. Вам осталось только выиграть.

- Если бы это зависело только от меня! Вы забываете, что есть еще другие гонщики, которые кое-что понимают в своем деле. Подумайте о Нуволари, маленьком Борзачини, Кампари. Не говоря уже о Широне.

Ривио взмахивает своими толстыми, украшенными кольцами руками. - Три миллиона, это много денег, синьор Варци. Даже если их разделить на две или три части...

Варци прикрывает глаза, раздумывает. Потом он холодно спрашивает: - Сеньор Ривио, кто гарантирует мне, что Вы сдержите свое обещание?

Толстяк вытаскивает из кармана бумагу: - Вот, мой нотариус уже подготовил договор. Все в полном порядке.

Варци просматривает документ. Затем он аккуратно складывает его и прячет в бумажник.

- Хорошо, сеньор, я посмотрю, что можно сделать.

- Минутой позже он один. Минуту медлит и поднимает трубку телефона.

- Коммутатор? Соедините меня пожалуйста с сеньором Нуволари. А потом с сеньором Борзачини...

На дворе - 7 мая 1933-го. "Гибли" - горячий ветер пустыни - дует по равнине Триполи. Новая гоночная трасса подобно белой ленте извивается между пальмовыми рощами и жёлтым песком. Воздух колеблется над бетоном. Термометр показывает 38 градусов в тени.

На трибунах потеет чинная публика: офицеры в роскошных мундирах, полные достоинства колониальные чиновники, толстые владельцы плантаций, богатые арабы в белых бурнусах. А между ними - красивые, элегантные женщины.

В одной из лож собралось странное общество, владельцы тридцати лотерейных билетов: недалёкий мясник из Милана, печальная пенсионерка из Флоренции, почтовый служащий,

коммерсант, студент, ремесленник, рабочий, богатая вдова, туповатый барон. Среди них пыхтит полный господин с покрасневшей от возбуждения лысиной: сеньор Энрико Ривио, торговец деревом из Пизы. Тридцать человек, собранных вместе судьбой, волнуются и надеются на победу их гонщика. Тридцать человек, для которых маленький отпечатанный клочок бумаги означают самую большую надежду их жизни...

Тридцать машин стоят на старте. Над пустыней разносится рев десяти тысяч лошадиных сил. Маршал Бальбо, в парадной форме и с ухоженной бородой, опускает зелено-бело-красный флаг. Гонка начинается.

Это была очень странная гонка, полная захватывающих и необъяснимых происшествий. Три машины помчались вперед как выпущенные стрелы: Нуволари на своей красной Alfa, сразу за ним маленький Борзачини, потом Кампари, толстый мастер гонок, который, кроме того, еще и тенор в миланской "Ла Скала", и чей дядя владеет знаменитой ликёрной фабрикой.

Но и другие тоже принимают активное участие: элегантный француз Широн, богатырь Фаджиоли и холодный англичанин сэр Генри Биркин на своей зеленой Maserati.

Только один держится позади: большой фаворит Акилле Варци. Он едет в середине пелетона. - Что с ним, - удивляются зрители. - Не в настроении? - Не в форме? - Или - чистая тактика?

5 круг: Кампари лидирует перед Нуволари и Биркином. Синяя Bugatti Варци уже отстала на 57 секунд. На почётной трибуне полный господин трясущимися руками нервно утирает пот с лысины.

12 круг: Кампари опережает Нуволари на 9 секунд. Борзачини также подтянулся. Англичанин Биркин держит четвертое место. Варци нигде не видно.

14 круг: Машина Кампари чихает и плюётся. Он заезжает в боксы. Механике возбуждённо копаются в моторе. Люди вытягивают шеи. Проходят минуты. Затем толстяк вылезает. Ругаясь, с перекошенным от ярости лицом.

Немногим позже, когда Кампари сидит в столовой и потягивает "Кьянти", от его ярости не осталось и следа. Напротив, он чему-то потихоньку улыбается. Странно, странно...

20 круг: Нуволари лидирует перед Борзачини. Широн и Биркин также неплохо идут. Еще десять кругов. Теперь зрители заметили, что Варци начинает ускоряться. Он резко повысил темп.

25 круг: Широн и Биркин отстают. Варци идет на третьем месте, позади Нуволари и Борзачини.

Но - мотор голубой Bugatti Варци работает неравномерно,

трясется, громыхает... - барахлит. Два цилиндра выходят из строя. Скорость падает. Повреждение свечей!

Варци закусил губу. - Проклятье! Только этого еще не хватало! Остановиться, - заменить свечи? - Ни в коем случае. Это будет стоить три-четыре минуты, будет означать гарантированное поражение. Поэтому - ехать дальше...

26 круг: перед Варци по-прежнему две машины. Лысый человек на почётной трибуне то краснеет, то бледнеет и нервно теребит цепочку от часов. Толпа ликующе приветствует Нуволари.

- Тацио... Тациоооо! - Летучий дьявол из Мантуи установил еще один рекорд круга, почти что перекрутил мотор и грозится обойти Варци на круг.

27 круг: Борзачини явно начинает нервничать. Он снова и снова оборачивается. Странно, странно...

Если Борзачини опасается следующего за ним Варци, то почему он не нажмёт на газ? Он ведь явно не все выжимает из машины, а мотор Варци - как всем слышно - работает очень неравномерно. Странно, странно...

Тут происходит то, чего с таким мастером как Борзачини вообще-то случиться не должно: он срезает поворот и задевает левым передним колесом за одну из пустых бочек из-под нефти, которые ограничивают трассу. Бочка взлетает вверх. Машину заносит, Борзачини пытается "поймать" машину, тормозит...

С разбитым кузовом и порванной шиной красная Alfa заезжает в боксы. Борзачини сдается. Несмотря на неудачу, он выглядит довольно радостным, маленький человек с весёлыми глазами.

Последний круг: Нуволари лидирует в 30 секундах перед Варци. Еще два километра до цели. Теперь зрители видят то же самое, что и у Борзачини: снова и снова Нуволари оглядывается через плечо. При том, что преследователь Нуволари, Варци, плетётся как улитка...

- Тацио... Тациоооо! - ревут десять тысяч человек в едином ритме. Они встают на лавках, размахивают шляпами, платками. И вот красная Alfa появилась в начале финишной прямой. Сверкает канареечно-жёлтый свитер Тацио.

И тут... Машина становится медленной, совсем медленной... мотор заглох. Нуволари останавливается!

У зрителей перехватывает дыхание. Почему Нуволари не едет дальше - последние пару сотен метров до цели? Они видят как Нуволари вылезает из машины, как он заламывает руки, дико скачет и жестикулирует

- Gasolina! - кричит он, - Niente Gasolina!

Бензин кончился...

Механики бегут из боксов с канистрами, заливают бензин в бак. Нуволари снова прыгает за руль.

Теперь в начале финишной прямой появляется голубая Bugatti Варци - и сразу за ним красная Alfa Широна. Но обе машины плетутся друг за другом как дряхлые пролётки. Гротескная ситуация!

Кто победит? Варци? Широн? Или все-таки Нуволари, чью машину как раз толкают? Заключаются пари, болеют. Полно работы для санитаров. Толстяк с лысиной на почётной трибуне вскакивает на сиденье, разрывает воротник и кричит всеперекрывающим голосом: "Варци, Варци!"

Еще пятьдесят метров, еще десять - все три машины ползут рядом друг с другом как улитки! Такого не бывает, это же невозможно, тут что-то не так...

С разницей всего в одну ширину шины Акилле Варци выиграл Гран-при Триполи перед Нуволари. Третье место, с отставанием почти на три минуты, занял англичанин Биркин. Во всеобщем возбуждении все совсем забыли, что Широна уже давно обошли на круг.

Механики поднимают залитого потом, смертельно уставшего Варци из машины и триумфально уносят его на плечах. Толстый господин с лысиной, которого никто не знает, прижимает Варци к груди и целует его, как будто вернувшегося домой блудного сына. Странно, странно...

Часом позже в гостиничном номере в Триполи сидят, вымывшиеся и в тропических фраках, синьоры Варци, Нуволари и Борзачини - и на троих опустошают бутылки наилучшего шампанского.

У маленького Борзачини на глаза навернулись слезы радости. - Боже мой, - стонет он, - я не могу поверить - теперь я настоящий миллионер!

Варци прихлёбывает из бокала. - И что ты будешь делать со всеми этими деньгами?

- Построю домик - для моей жены и детей. С маленьким садом - и больше ничего. Я уйду на покой!

- И больше никаких гонок? - скептически спрашивает Нуволари.

- Никогда больше! С меня достаточно. Можете быть уверены...!

Тем же вечером началось перешёптывание и шушуканье в редакциях спортивной прессы, в бюро гоночного руководства, в отелях, в мастерских и на складах запасных частей. Речь идет о жульничестве, обмане и лотерейном мошенничестве...

Следующим утром высший спортивный орган Триполи собрался на экстренное совещание. Президент - это маленький господин с напомаженным пробором и красной как у рака головой.

- Скандал! - кричит он, - Гонщики договорились между собой и дали Варци выиграть. Они симулировали дефекты и аварии, чтобы привести свои планы в исполнение.

- Кто в этом участвовал? - хочет знать один из функционеров.

- Несомненно, Варци, Нуволари и Борзачини. Есть также обоснованное подозрение против Кампари и Широна...

Президент глубоко вздыхает. - Я требую дисквалификации всех замешанных гонщиков и немедленного лишения их лицензии!

У комиссаров и функционеров вытягиваются лица. Кто же будет гоняться, если Нуволари и Варци, Кампари, Широна и Борзачини дисквалифицируют? Лучших гонщиков, которые сейчас есть в Европе. Предложение президента прокатили. Единственным наказанием стало предупреждение.

Однако с тех пор в Триполи ввели более строгие правила. Тридцать жребиев вытягивают за пять минут до старта, когда гонщики уже сидят в машинах. С этого момента они не знают, кому они привезут удачу и кого сделают миллионером.

[...]

- Если вы спросите меня, - я парней очень хорошо понимаю. В конце концов, они рискуют головой во время их адских заездов. Почему бы им при этом не заработать денег? Я им этого желаю от всего сердца.

Акилле Варци тогда неплохо справился со своим миллионным куском, для Нуволари добыча из Триполи тоже не стала чем-то особенным. В течение некоторого времени он уже успел собрать неплохой банковский счёт.

Другое дело - маленький Борзачини. В Триполи он впервые в жизни получил большие деньги. Свое обещание больше не участвовать в гонках он держал не больше четырнадцати дней. А затем он снова сидит за рулем Maserati и мчится со скоростью двести километров в час.

Позже, ранней осенью 1933-го, я как-то встретил его в Милане. – Старик, - поддразнил его я, - как я слышал, Ваш бумажник сильно растолстел после Триполи? Во имя всех святых, что же Вы делаете со всей этой кучей денег?

Борзачини лукаво подмигивает, - Вам я скажу, сеньор Нойбауэр: когда я остаюсь один, и никто не может меня

подслушать, я закрываю все двери, опускаю шторы - и считаю деньги. А когда я их все собираю в кучу, тогда...

- И что же тогда?

- ...тогда, - шепчет он, - я включаю вентилятор и танцую соло среди крутящихся банкнот...

Парой недель спустя после этого разговора маленький Борзачини погиб и никогда уже не смог танцевать.

Это произошло 10 сентября 1933 года, когда автоспорт пережил свою первую тяжёлую катастрофу. Это случилось во время предварительных заездов Гран-при Монцы. Когда должен был стартовать второй заезд, гонщики забастовали. В южном повороте светится масляное пятно. Гонщики требуют, чтобы трассу почистили.

Публика начинает терять терпение. Люди хотят получить зрелище за свои деньги. Кронпринц Умберто на почетной трибуне недовольно смотрит на часы. Руководство гонки посылает рабочих посыпать масло парой пригоршней песка. Этого должно хватить. И они сообщают: трасса свободна!

Начинается второй заезд. Со скоростью 200 км/ч машины мчатся по прямой в южный поворот. Впереди Кампари. Потом маленький Борзачини. Потом граф Кастельбарко, потом Барбьери.

Песок... масло... машину Кампари заносит, она переворачивается и, пролетая тридцать-сорок метров по воздуху, глухо ударяется о землю.

И еще две, три другие машины вылетают с трассы, - грохот, треск железных частей, пронзительный крик объятой ужасом публики.

Кампари, толстый добродушный Кампари, лежит под своей машиной со сдавленной грудной клеткой. Он мертв.

Маленький Борзачини жил еще несколько минут - с переломанным позвоночником. Затем он навсегда закрыл свои веселые карие глаза.

Графа Кастельбарко увезли в тяжелом состоянии. Барбьери без сознания лежит между обломков. Он отделался парой царапин и легким испугом.

Продолжить ли гонку? Гонщики колеблются и хотят прекратить. Но публика требует гонки, сенсаций, и - жертв. Она кричит и вопит, пока, наконец, не опускается флаг для финального заезда.

Через десять кругов снова завывают сирены в южном повороте. Одна из машин вылетела с трассы, ударилась в дерево и объята пламенем. Зрители вытаскивают безжизненное тело гонщика. Слишком поздно. Граф Чайковский, по рождению поляк, теперь французский подданный, уже мертв. Перелом основания

черепа.

В Италии и на всех гоночных трассах мира этим сентябрем приспущены флаги. Погибли три великих, любимых гонщика...

Видите, это относится к тому, что я говорит перед тем: если гонщики должны рисковать головой, то пусть они хотя бы при этом заработают.

[...]

В начале моих воспоминаний я рассказал вам о нашем английском гонщике Дике Симэне, а затем - трагическую историю жизни итальянца Акилле Варци. Я начал с этих двух историй, чтобы показать, что, как чувства, сердце и любовь могут подстегнуть гонщика к высшим свершениям, так они же могут и погубить его.

Моим читательницам я хотел доказать, что наш спорт наполнен не только рёвом моторов и пахнет не только бензином. Им следует увидеть, что "чисто мужское дело", гонки, немыслимы без мира женщин. На примере Дика Симэна и Акилле Варци я хотел доказать, какое значение имеют сердце и чувства, когда речь идет о победе за рулем.

Об этом вам следует помнить, когда я буду рассказывать о жизни двух людей, которые при всей любви, частных проблемах и страстях никогда не забывали о спорте. Жизнь этих двух человек полна возбуждающей борьбой и приключениями. Это история двух самых знаменитых гонщиков, которые когда-либо были в Германии, история их схваток, их любви, их побед и поражений, - история Рудольфа Карачиолы и Бернда Роземайера.

16 июня 1935 года холодный ветер дует над Айфелем и Нюрбургрингом. Мои руки, держащие хронометры, закоченели. Как будто бы сейчас апрель, а не июнь.

Леса вокруг нас кишат людьми. Они прибыли на специальных поездах, автобусах, грузовиках и мотоциклах из Кельна и Рурской области, из Мюнхена, Гамбурга и Берлина. Около 200.000 зрителей тесно окружили трассу. Нашествие началось еще вчера. Десятки тысяч человек провели ночь под открытым небом. В палатках, в машинах, на голой земле, укутавшись в одеяла, теснясь у костров, только бы вовремя занять лучшие места: у "Карусели", у "Флюгплатца" и у "Швальбеншванца".

Вся Германия в "гоночном угаре". Дома люди сидят у репродукторов и напряжено ожидают отчётов, которые постоянно сообщают о положении в гонке. И этим июньским днем зрители получили такое удовольствие, которое заставило их забыть о холоде и дожде.

Гонка в самом разгаре. Одиннадцать раз машины мчаться вокруг Нюрбургринга, одиннадцать раз по 22,81 километра. И на каждом круге подстерегает опасность и смерть.

Сенсация витает в воздухе во время этой айфельской гонки 1935 года. Никому из фаворитов не удалось удержать лидерство, ни опытному Рудольфу Карачиоле, ни храброму Манфреду фон Браухичу. Ни Штуку, ни Широну и ни Нуволари. Впереди наматывает круги молодой, почти никому не известный молодой человек. Он лидирует так, как будто бы впитал азбуку гонок с молоком матери. Его заднемоторную Auto-Union так заносит в поворотах, что у некоторых от страха замирает сердце.

Мне пока еще не ясно: это бесконечное легкомыслие, или мужество, или признак природного таланта? Имя этого человека даже в кругах специалистов мало кому знакомо. Даже его собственные коллеги по команде Auto-Union не поставили бы на него ни пфеннига. Только из чистой милости и сострадания ему вообще доверили машину. И вот теперь он умчался от всех. Его зовут Бернд Роземайер.

Осталось четыре круга. Бернд Роземайер по-прежнему лидирует. Мне постепенно становиться жарко. Самое время, чтобы Рудольф Карачиола перешёл в атаку. Он идет на втором месте, отстав примерно на 300 метров. Я даю сигналы и размахиваю флажками как сигнальная мачта электрички в час пик.

- Быстрее! - приказываю я, - Поддай жару!

Но Карачиола едет по старому, так, как будто Нойбауэра вообще не существует. Он не обгоняет Роземайера. Как мне кажется, он даже не пытается. Потом, после гонки, я не мог себе простить, что даже на секунду мог усомниться в старом тактике Карачиоле.

Дело в том, что для него погоня выглядела совсем по-другому. Карачиола видит мчащуюся перед ним серебристую машину. Он видит, как Роземайер размашисто проходит повороты, заднюю часть с тяжелым мотором заносит почти под прямым углом. Бернд Роземайер обращается с машиной так, как будто бы она была мотоциклом. Почти в каждом вираже одно из колес выскакивает за край дороги. Но до аварии дело не доходит.

- Черт возьми, - думает Карачиола, - этот парень умеет водить! У него талант! Надо внимательно за ним понаблюдать.

И в то время когда Карачиола на своей машине сражается с тяжелой айфельской трассой, он ни на секунду не выпускает из поля зрения противника. Он внимательно изучает его стиль вождения. Где Роземайер уменьшает газ, где тормозит, переключает скорости и ускоряется.

Такое изучение противника, в то время как ты сам занят еще и вождением собственной машины, ужасно изматывает нервы. Оно требует буквально нечеловеческой концентрации. Но Карачиола занимается этим круг за кругом и сам при этом не теряет ни десятой доли секунды. И на одном из последних кругов он достиг цели, - теперь Карачиола знает манеру вождения Роземайера вплоть до последней детали.

И пока я в боксах предаюсь отчаянью от безнадёжного положения в гонке и от того, что Руди никак не реагирует на мои сигналы, он заметил кое-что, что стоит больше, чем дополнительные сто лошадиных сил в моторе, а именно: что на всем протяжении трассы Нюрбургринг есть одно-единственное место, где его молодой соперник делает ошибку, место, где Роземайера можно обогнать. И это место находиться менее чем в двух километрах от финишной прямой.

Еще два круга. Карачиола ждет своего шанса. Холодный как лед, подобно игроку в покер с непроницаемым лицом.

Последний круг: из громкоговорителей доносятся возбужденные голоса наблюдателей с разных мест трассы:

- "Аденауэр Форст": Роземайер лидирует в 250 метрах перед Карачиолой... Я передаю своему коллеге в "Кессельхен"...

- Это "Кессельхен": Карачиола в 180 метрах позади Роземайера... Я вызываю "Карусель"...

- Это "Карусель": Роземайер лидирует с преимуществом в 50 метров...

Миллионы в Германии и Европе сидят перед радиоприёмниками. Быть может, вначале они слушали репортаж еще вполуха, но теперь, на последнем круге, они забыли о своем кофе или сигаретах. Внезапно во всех гостиных наступила полная тишина. Что происходит? Роземайер до сих пор непререкаемо лидировал. А теперь вдруг "Карач" приближается...

Перед "Антониусбухе", перед последним поворотом, который переходит в финишную прямую, Роземайер еще впереди. Зрители неистовствуют от восторга. "Несомненный аутсайдер" выиграет! А Бернд, светловолосый парень, уже сейчас улыбается во все покрытое пылью лицо. Он приветствует публику, он ведет только одной рукой.

- Погоди, - думает Карачиола позади него, - Погоди, мой мальчик, не все так просто как ты думаешь. Вот оно, твое слабое место!

И Рудольф Карачиола превращается в комок чистой концентрации. Он буквально срастается в единое целое со своей машиной. Он влетает в последний поворот, оставляет четвертую скорость на секунду дольше, чем Бернд Роземайер, который уже

переключил на пятую - ошибка, которую обнаружил Карачиола. И он еще сильнее выжимает педаль газа, мотор яростно ревет, счётчик оборотов дрожит у красной линии. Mercedes почти прыжками приближается все ближе и ближе к Auto-Union Бернда.

Мы в боксах ничего не знаем о маневре Карачиолы. А зрители на трибунах вдоль финишной прямой уже стоят на своих местах, чтобы приветствовать победителя. Последнее сообщение с трассы: "Роземайер в 20 метрах перед Карачиолой..."

Там, в боксах Auto-Union, уже готовятся праздновать победу, в то время как я уже сдался. Не могу себе представить ни одной возможности, как бы Карачиоле еще удалось "сделать" Роземайера. Откуда же мне было знать, что самый последний поворот, последние две тысячи метров, станут решающими для этой гонки.

Теперь уже слышно приближающиеся со стороны Нюрбурга машины. Вытянулись десятки тысяч шей. Сейчас они появятся.

- Господин Нойбауэр! - длинный механик Циммер хватает меня за руку и показывает на трассу – туда, где мчатся две серебряные "стрелы".

Я смотрю раз, смотрю еще раз... - потом срываю с головы шляпу и диким воплем швыряю ее перед машиной, которая со скоростью 260 км/ч первой пересекает финишную черту: Рудольф Карачиола на Mercedes-Benz - перед Берндом Роземайером на Auto-Union!

В самом последнем повороте, на последних сотнях метров Карачиола перехватил своего молодого соперника. Слишком поздно светловолосый Бернд распознал атаку "старого лиса", слишком поздно, чтобы отбить ее.

У Бернда глаза на мокром месте, когда он, несколькими минутами спустя, поздравляет "Карача" с его победой.

[...]

Когда в 1936 году белокурый Бернд стал чемпионом Европы, не осталось более сомнений: этот молодой человек наш противник номер один. Он не уступает всей старой гвардии - Карачиоле, Браухичу, Фаджиоли и Штуку. И если мы хотим справиться с этим великолепным парнем, нужно подойти с другой стороны. Так что я "закатываю рукава". Пускаю в ход все средства, использую все трюки и разрабатываю план сражения, который можно назвать чем-то вроде "психологического ведения войны".

Я пытаюсь лишить Бернда покоя, конечно, в рамках честной игры. Я регулярно вывожу его из себя. Подсовываю ему

неправильную информацию о времени прохождения круга наших гонщиков, чтобы сбить его с толку. Подкалываю его из-за его толстого вестфальского черепа по принципу "Толстый сосуд - мало внутри".

Неудивительно, что уже очень скоро Бернд считает меня своим злейшим врагом. Слух о том, что я не выношу Роземайера, к сожалению, сохранился до сих пор, и совершенно несправедливо. Сегодня я могу рассказать: я любил Роземайера так, как будто бы он был членом нашей команды. Я испытывал к нему глубокое уважение и часто - хотя и тайно - сравнивал с ним некоторых из наших гонщиков, и всегда в его пользу. Но у него был только один недостаток, который нельзя было исправить: Бернд Роземайер гонялся за Auto-Union, а не за Mercedes-Benz.

Гонка в Брюнне за Гран-при Масарика стала очередным кульминационным пунктом в дуэли Карачиола-Роземайер. Моя маленькая "война нервов" чуть было не привела к настоящей драке между толстым Нойбауэром и нашим другом Берндом.

Эта гонка - нелёгкая вещь. Трасса длиной целых 29 километров и полна хитрых поворотов. Она проходит по узким деревенским и городским улицам и на длинных участках так узка, что каждая попытка обгона попахивает самоубийством. На старте машины стоят так тесно, что я содрогаюсь: всего лишь 30 сантиметров отделяют их друг от друга. Только бы все прошло хорошо!

И еще - организация! - Бог ты мой! - у меня волосы встают дыбом, когда я вижу, как зрители располагаются у самого края трассы, - как будто бы они не собираются наблюдать за схваткой на скорости в 200 км/ч! Хотя громкоговорители и выплёвывают в воздух предупреждения, но никто их не слушает, а ограждений почти нет. У меня плохие предчувствия. И, к сожалению, эти предчувствия становятся ужасной реальностью.

К этому надо прибавить, что мы находимся в Чехословакии, в которой нас не очень-то любят в это напряжённое время и смотрят на нас не особо дружелюбно.

Как я и опасался, в этой гонке с самого начало многое не задалось. Между мною, Карачиолой и Браухичем возникла ссора из-за стартовых мест, против меня даже образовался тайный заговор, о котором я узнал много позже.

Роземайеру снова удался лучший старт. Моторы Auto-Union более эластичны, "вытягивают" быстрее наших, этого у них не отнимешь. Карачиола устремляется в погоню. И тут происходит один инцидент за другим.

Херманн Ланг разбивается. Его машина убивает двух зрителей.

Maserati Пауля Пича загорается, но он отделался легким испугом.

Нуволари хочет старым способом обойти молодого Х. П. Мюллера из Auto-Union в повороте, но при этом маневре сам вылетает с трассы.

А у Роземайера, за которым гонится Карачиола, слегка сдают нервы. Он слишком сильно рискует и немедленно оказывается на ближайшем картофельном поле, но без того, чтобы сделать себе больно.

- Признаюсь, - я довольно потираю руки, - ведь теперь "Каратча" и Mercedes уже не лишить победы.

Или все-таки нет...? Внезапно у меня глаза вылезают из орбит. В стиле бегуна на длинные дистанции, как Нурми, в нашу сторону через поле бежит человек в разорванном комбинезоне и уже издалека размахивает руками. Я просто обалдеваю - это ведь Бернд Роземайер!

Парень пробежал сюда два километра от места аварии. А в Auto-Union уже поняли и уже дают сигнал Мюллеру остановиться: Бернд Роземайер хочет перенять его машину.

Вам следовало в тот момент видеть старого Нойбауэра! Я работаю на полных оборотах, пугаю механиков, требую флаги, сигналы. Мне нужно предупредить Карачиолу, ведь я уже дал ему приказ замедлиться, чтобы поберечь мотор. Ему следует знать, что Роземайер снова в гонке.

Я смотрю на часы. Еще десять секунд и Карачиола промчится мимо боксов. Я беру красный флаг. Это означает: "Опасность... Полный вперед!"

- Вон, - приближается серебристая точка, увеличивается, я хочу поднять руку... - Что случилось?

Кто-то держит меня железной хваткой, хватает за обе руки и не даёт пошевелиться. Я пытаюсь вырваться, мычу от ярости как бык. Раз! - и Карачиола промчался мимо.

Я освобождаюсь, немедленно поворачиваюсь и вижу перед собой смеющееся лицо Бернда Роземайера.

- Извините, господин Нойбауэр, - кричит он уже на бегу к боксам, - это была чистая самооборона!

Сразу после этого он прыгает в машину Х. П. Мюллера и мчится прочь, вдогонку ничего не подозревающему Карачиоле. С наибольшим удовольствием я бы влепил парню оплеуху, - но потом я все-таки не могу удержаться от смеха. Вот так сорванец!

Роземайер несется как сумасшедший. Его так заносит в поворотах, что я не дал бы за его жизнь и ломаного гроша. И он догоняет. Секунду за секундой...

Но затем мне все-таки удается предупредить Карачиолу, Руди

поддаёт газу и доставляет просто эстетическое удовольствие наблюдать, как быстро и чисто он проходит повороты.

Карачиола не оставляет Бернду не единого шанса. Он побеждает. Второе место с трудом сохраняет за собой Манфред фон Браухич, сразу за ним следует Бернд Роземайер, который посреди гонки совершил забег на своих двоих.

Снимаю шляпу перед этим парнем! Я знаю только одного гонщика в мире, который способен на подобное. Этого гонщика зовут Рудольф Карачиола.

Карачиола уже тогда, перед второй мировой войной, был чем-то вроде легенды, как памятник.

Вы ведь знаете, какие они - эти памятники. Люди смотрят на них, листают каталоги, говорят о них, но в остальном - они не трогают. Но Карачиола - необычный памятник. Он человек из плоти и крови, как вы и я, человек, чья жизнь полна удач и трагедий.

С самого первого дня он сражался в одиночку. Сначала против старых бойцов Лаутеншлагера, Вернера, Зальцера и также - против меня, толстого Нойбауэра, тогда, в двадцатых годах, когда он впервые появился в Mercedes как маленький незаметный продавец машин. Позже, уже знаменитым и когда Германия не строила больше гоночных машин, он, также в одиночку, противостоял всей международной элите Италии, Франции и Англии - с неким Альфредом Нойбауэром в качестве оруженосца. И, наконец, опять один, он сражается против молодёжи, штурмующей его трон, - в первую очередь против Бернда Роземайера, но и против Херманна Ланга, и всех прочих.

Рудольф Карачиола - не "герой", как Бернд Роземайер, весь свет жизни которого уложился в два-три года. Но скажем честно: чертовски тяжелее сохранять свое доброе имя на протяжении трех десятилетий, которые не могут обойтись без поражений и неудач.

Так что Карачеоле пришлось тяжелее, чем блестящему Бернду с улыбающимся молодым лицом, ставшему идолом целого поколения.

Как бы странно это не звучало: рейнцу Карачиоле пришлось тяжелее даже из-за его странного, звучащего на итальянский манер имени, которое произносится совсем не так легко как "Бернд Роземайер", например. Берлинцы сразу это заметили. И по своей вечной привычке они уже скоро звали его не иначе как "Карач". И так оно и осталось - на всю жизнь.

[...]

В то время, когда Карачиола проводил свои первые гонки в

берлинском Грюнвальде, на завод Daimler в Штутгарте-Унтертюркхайме прибыл некий Альфред Нойбауэр из Вены. Он прибыл в свите нового главного конструктора - доктора Фердинанда Порше - и перенял руководство отделом испытаний. Рудольф Карачиола тогда еще был равен нулю, зато Альфред Нойбауэр уже "важная птица".

Если позволите, я ненадолго отвлекусь: в конце концов, в воспоминаниях господина Нойбауэра нужно сообщить кое-что и о становлении самого господина Нойбауэра. Но не бойтесь: я не буду вас мучить длинными историями из моего детства, юношества или службы в армии. Я знаю, что сражения между Карачиолой и Роземайером интересуют вас намного больше, чем мои школьные оценки. Однако надо заметить, что в 1923 году "толстяк Нойбауэр" еще совсем не толстый, а напротив, - стройный человек тридцати двух лет, о котором говорят "в его венах течет бензин вместо крови" - потому что он сходит с ума по автомобилям.

Это выяснилось еще дома, в Нойтитшайне, в северной Богемии, где некий Нойбауэр заказывал автомобильные проспекты из всевозможных фирм. И автофабрики быстро присылали свои толстые рекламные проспекты, не подозревая о том, что господин Нойбауэр не богатый клиент, а сопливый школьник.

Увлечение автомобилями зашло так далеко, что австрийский кадет Нойбауэр забыл передать важный приказ, только потому, что застрял за ремонтом случайно встреченного армейского грузовика. Однако господин полковник признал за безнадежным кадетом смягчающие обстоятельства и решительно отправил его в моторизированную артиллерию.

Потом наступила первая мировая война: тяжелые времена на фронте, в Сербии, в Галиции, в специальной команде завода Austro-Daimler и, наконец, развал в 1918 году.

- Давайте, оставайтесь у нас, - сказал тогда генеральный директор Фердинанд Порше помешанному на машинах молодому человеку. И он остался. Он стал руководителем отдела испытаний Austro-Daimler.

А потом Нойбауэр проехал свою первую гонку, овеянную легендами "Тарга Флорио" в 1922 году на Сицилии. На малюсенькой машинке Sascha (конструктор: Порше) он добился моральной победы над большими соперниками.

В то время некий Альфред Нойбауэр искренне верил в то, что он рождён великим гонщиком. И он все еще в это верил, когда весной 1923 года перебрался с доктором Порше в Штутгарт. Здесь, в Штутгарте, он встретил великих гонщиков того времени:

Лаутеншлагера, Отто Зальцера, Кристиана Вернера. Гонщиков, чьи имена имели для молодёжи того времени такую же притягательность, как позже - имена Карачиола, Роземайер, Штук или Фанхио.

И мы, "великие" своего времени, действительно ощущали себя особой породой людей. Мы верили в то, что на веки вечные сохранили за собой места за рулем гоночных машин. За это мы пахали день и ночь, и вместе с конструктором Порше выдумывали разного рода хитрости – как, например, в июне 1923 года.

На стенде отдела испытаний завода Daimler гудит мотор. Это двухлитровая машина с четырьмя цилиндрами в 120 л.с., сконструированная Фердинандом Порше.

Время от времени монотонный грохот мотора перекрывает тонкое пение, закладывающее уши торжествующее завывание. Специальное всасывающее устройство под давлением поддаёт карбюратору больше воздуха, чем обычно. Находящийся под давлением воздух заботится о том, чтобы полости цилиндров до последнего кубического миллиметра наполнялись бензиновой смесью. Как следствие - повышение мощности на 40 процентов. Это приспособление называется "компрессор". Оно станет нашим тайным оружием на следующие 15 лет.

Мы удовлетворённо вслушиваемся в этот вой. Здоровенный Лаутеншлагер кивает мне. Даже на серьёзном римском профиле Кристиана Вернера появляется улыбка. Вернер - лучшая "лошадка" в нашей конюшне. Через несколько дней ему предстоит впервые испробовать этот мотор на "Тарга Флорио". Я поворачиваю рычаг. Мотор замолкает. Внезапная тишина заполняет зал, через стеклянную крышу которого светит яркое июньское солнце.

- Хватит на сегодня, - говорю я, - обеденный перерыв!

- Минуточку, господа! - раздаётся позади меня сильный голос, - Еще успеете добраться до своего супа!

Это директор Грос, шеф отдела продаж. Такого же крепкого телосложения, как и мы. В те времена нужно было быть большим и сильным - как медведь - чтобы справится с тяжелыми машинами. Рядом с директором Гросом стоит паренёк, нежный, почти тщедушный, с приятным юношеским лицом.

- Разрешите вам представить господина Карачиолу из Дрездена, - говорит директор Гросс, - его нам горячо рекомендовал шеф филиала Хертцинг - как нового гонщика.

- Новый гонщик? - растягивая слова, спрашиваю я, не веря тому, что услышал. В конце концов, гонщиков у нас достаточно: Лаутеншлагер, Зальцер, Вернер, Мерц, не говоря уже обо мне самом, Альфреде Нойбауэре. Что, мы уже недостаточно хороши?

Зачем нам этот паренек - Карачиола?

При таком критическом отношении Карачиоле нечего ловить. Его приняли продавцом в дрезденский филиал, на оклад в 100 марок ежемесячно. По воскресеньям ему разрешили выступать за нас в маленьких и горных гонках.

Довольно равнодушно мы восприняли новость, что в этих соревнованиях господин Карачиола добывает одну победу за другой. Только понемногу мы снисходим до его уровня, по-отцовски хлопаем по плечу, тем более что он на самом деле производит впечатление неплохого парня. Но у нас, старых бойцов, нет времени на детские игры вроде этих горных испытаний. Нас ожидают другие задачи, как, например, "Тарга Флорио", самая значительная гонка того времени.

"Тарга Флорио" проводилась 27 апреля 1924 года. Это - гонка полная драматизма, под палящим сицилианским солнцем, по пыльным, плохим дорогам, против элиты гонщиков со всего мира. "Тарга Флорио" 1924 года стала огромным успехом для нашей фирмы, для доктора Порше и для нового компрессорного мотора.

Кристиан Вернер побеждает, Лаутеншлагер стал десятым, Нойбауэр пятнадцатым в общем зачёте. Но в наших гоночных классах мы заняли все три первых места и выиграли командный приз.

Наш въезд в Штутгарт подобен народному празднику. Флаги и гирлянды украшают улицы, по которым мы проезжаем на наших гоночных машинах. Нам отдают почести как королям. Фердинанд Порше становится почетным доктором высшей технической школы Штутгарта. А некий Нойбауэр ходит с высоко задранным носом - от макушки до пяток настоящий гонщик. Но - "сатана гордился - с неба свалился..."

Во время гонки в Земмеринге 14 сентября 1924 года я снова забираюсь за руль гоночной машины. Нойбауэр хочет показать своим соотечественникам из Вены, каким классным парнем он все-таки стал.

Трасса имеет длину 10 километров и проходит сквозь бесчисленные узкие повороты в гору. Стартуют поодиночке.

Я прохожу повороты лучше, чем когда бы то ни было, с любовью, почти как кисточкой по бумаге. У цели я настолько устал от этого "красивого-прохождения-поворотов", что только через 5 минут могу подняться с сидения.

Время: 7:34,4 минуты. - Пусть кто-то попробует это повторить! - думаю я, чувствуя себя уже почти наполовину победителем.

Но потом на старт выходят другие, особенно Кристиан Вернер. Он так заносит машину в повороты, что у нее чуть не

отлетают задние колеса. Выглядит это некрасиво. - Нет, - думаю я, - так бы я никогда не ехал.

Время Вернера: 6:55,6 минут... Я не могу поверить. На 40 секунд быстрее меня - новый рекорд.

И старый Отто Зальцер тоже быстрее меня и еще две другие машины. Мне осталось только не очень славное пятое место в общем зачете.

- Это же невозможно! - говорю я Ханзи, которая тогда была еще только моей невестой, - Наверное, что-то не так с часами!

Ханзи искоса смотрит на меня особым образом. - Все верно Фредль, - говорит она, - Только... другие просто едут как дьяволы... а ты - как ночной сторож!

В этот день в груди Альфреда Нойбауэра зародились первые сомнения, действительно ли он рождён великим гонщиком...

[...]

В июле 1926 года в Берлине - огромная сенсация. На АФУСе проводится Гран-при Германии, гонка, каких Берлин еще не видывал. Заявлены 40 гонщиков со всего мира, все, чье имя что-то означает. Только Mercedes, как теперь называется фирма, и его гонщики не появятся, так как Mercedes посылает своих знаменитых "стариков" в Испанию, где в то же время проходит гонка в Сан-Себастьяне.

[...]

- Итак, господин Карачиола, - приветствует его директор, - что вас ко мне привело?

- Вопреки своему обыкновению Руди пошел напролом.

- Я слышал, что Mercedes не будет стартовать на АФУСе, господин директор?

- Совершенно верно. Гонка в Сан-Себастьяне для нас важнее. Нам нужно увеличить экспорт. Для этого необходима реклама - в виде побед за границей.

- И Вам совсем безразлично что происходит в Германии? Гонка на АФУСе это первый Гран-при за много лет!

Зайлер пожимает плечами. - Я знаю. Но две гонки одновременно - это выше наших сил. А в полсилы мы не играем.

Руди глубоко вздыхает. И выстреливает, - Если Вы дадите мне машину - я справлюсь в одиночку!

Директор поднимает брови, - Вы...? Вы шутите! Молодой, неопытный - против всей мировой элиты?

- Мне всего лишь двадцать пять, господин директор, но я уже

все-таки одержал за Mercedes 19 побед. Это не считается?

- 19 побед? Предположим. Но в каких гонках? Через горы Шлезии, Саксонии, Тевтобургский лес и тому подобное. АФУС - это совсем другое. Для этого нужен опыт. А он есть только у наших стариков... Я не сомневаюсь в Вашем таланте, но нам нужно думать об интересах фирмы. Поражение в Берлине было бы огромным позором...

- ...а победа - огромным успехом! Вот что я предложу: разрешите мне стартовать частным образом. Неудача пойдет полностью за мой счет. А победа принесёт пользу нам обоим.

- Хм... Зайлер задумчиво рассматривает пепел своей сигары. Предложение звучит неплохо. Рвение этого Карачиолы чем-то ему импонирует. Того просто не узнать, былую робкость - как рукой сняло. Карачиола, который сейчас стоит перед ним, полон энергии, решимости - это человек, который знает, чего хочет!

- Хорошо. - наконец говорит директор Зайлер. - Если Вы так сильно хотите обжечься... Вы получите вашу машину. Мы несем расходы - Вы риск. Согласны?

- Еще бы! Руди больше не отпускает руку Зайлера. - Благодарю Вас, - говорит он, - Вы не пожалеете. Я обещаю!

Зайлер шумно вздыхает. – Кстати, я передумал. Я не поеду в Испанию. Я буду в Берлине. Он хитро подмигивает, - Само собой, частным образом!

Двумя неделями позже для Карачиолы началась первая тяжелая гонка в жизни. Борьба, какой Германия еще не видела.

Лето 1926 года выдалось холодным и дождливым. Курорт Ванзее покинут. Элегантные кафе на Курфюрстендамм пусты. И только на АФУСе оживление. Последний день перед великой гонкой.

Руди Карачиола тоже решил проехать пару кругов. Трасса покрыта пеленой дождя. О приличной езде нечего и думать. - Хватит на сегодня, - недовольно говорит он, - А то мы еще утонем по дороге...

- Учитесь плавать, - бурчит директор Зайлер, который с жаром записывает времена круга конкурентов. – Возможно, тогда Вы будете быстрее!

Руди, промёрзший и раздражённый, хочет резко ответить. Но Отто Зальцер из старой гвардии, вызвавшийся быть сопилотом у Руди, покровительственно кладет ему руку на плечо и достает для своего подопечного тёплое одеяло. В этот момент в боксы заходит маленький человек с растрёпанными усами и широкополой шляпой. - Молодой человек, может, мне приделать к выхлопной трубе Вашей машины корабельный винт, чтобы Вы уплыли от всех соперников? - весело спрашивает он.

У Руди глаза вылезают на лоб, - Вы здесь, доктор Порше? Я думал, Вы собирались в Испанию?

Главный конструктор сердечно пожимает Руди руку, - Испанию я оставлю "старикам". Думаю, наш "младенец", нуждается во мне больше?

- Еще как! - говорит Зайлер, - Я только что рассчитал: Розенбергер, Рикен и Миноя показали лучшее время, чем наш господин Карачиола. Ему придется хорошо постараться, чтобы завтра не отстать.

[...]

И вот - 11 июля 1926 года. Гонка за Большой Приз Германии, на которую заявлены 42 машины в трех классах.

В это воскресенье весь Берлин на ногах. 500.000 человек окружают трассу, они - на стоячих местах, на крышах автобусов, на ветвях деревьев. В почётной ложе выделяется заметный профиль кронпринца. Парой метров дальше сидит толстый Якоб Шапиро, член совета директоров Daimler-Benz и изучает последние биржевые сводки. Кучерявый, маленький министр внутренних дел Гржезински возбуждённо разговаривает с полной блондинкой.

Внезапно раздаются аплодисменты. Дамы вытягивают шеи: появляется Гарри Лидке, "разбиватель сердец" в многочисленных фильмах, в шляпе и с хризантемой в петлице.

Часы тикают, старт приближается. Моторы взвывают. Поднимается синий дым, воняет резиной.

Руди поправляет очки. Зальцер еще раз проверяет рычаги и приборы.

[...]

14 часов: человек в белом спортивном пиджаке поднимает черно-красно-золотой флаг. Еще полминуты...

Руди нажимает на газ, повышает обороты и по миллиметру отпускает сцепление. Зальцер напряжённо вглядывается вперед.

Флаг опускается. Машины мчатся вперед. Все - кроме одной. Белый Mercedes с красной полосой и номером "14" остаётся одиноко стоять с заглохшим мотором на бетонной прямой.

- Вылазь! - кричит Руди, - Толкать! Но Отто Зальцер уже давно покинул свое место и уже уперся своими широкими плечами в заднюю часть. Руди выжимает сцепление, качает педалью газа, включает четвертую скорость. На его лбу выступает холодный пот. Он чувствует на себе сотни тысяч пар глаз и больше всего желает провалиться сквозь землю.

Проходят секунды. И вот - наконец-то! - бормотание, тряска,

мотор работает! Руди молниеносно переключает на нижнюю передачу. Зальцер прыгает на свое сидение. И тогда они мчатся вдогонку пелетону, который давно уже исчез в направлении южного виража.

Потеряна целая минута драгоценного, необратимого времени. На 3 круге явно лидирует инженер Кристиан Рикен, фаворит, на своем тяжелом NAG. За ним следует берлинец Жильем на Austro-Daimler. Адольф Розенбергер, знаменитый частник на Mercedes, в ярости. Его компрессор взвывает. В течении двух кругов он пробился с восьмого места на третье. Публика ликует.

Где-то посреди поля появляется никем до сих пор не замеченный Mercedes господина Карачиолы. Он нагнал потерянное на старте время. Недурно, как держится этот молодой человек...

Во время пятого круга падают первые капли. Сначала одиночные, потом - все чаще. Как грибы вырастают зонтики. Асфальт в один момент становится мокрым и блестящим.

Розенбергер гонит как дьявол. Он обходит Жильема и с ревущим компрессором обгоняет Рикена. Он лидирует!

7 круг: Розенбергер едет еще быстрее. Несмотря на дождь он влетает в опасный северный вираж со 170 км/ч. Шины почти не держат мокрый асфальт. И внезапно Розенбергер чувствует сладкий, ударяющий в голову запах. – Эфир... - думает он.

В гоночных машинах того времени были встроены маленькие баки с эфиром. Для более лёгкого старта, для лучшей заводки моторов гонщики подкачивают эфир в бензино-воздушную смесь. И этот бак с эфиром, вероятно, дал течь в машине Розенбергера. Удушающие газы ползут из под капота.

Розенбергер инстинктивно высовывается из машины, чтобы глотнуть свежего воздуха. При этом он чуть-чуть поворачивает руль. Этого довольно. Машину заносит, скользит. Розенбергер пытается управлять, но на его глаза внезапно опускается пелена.

Грохот, вскрик и тишина. Машина врезалась в домик хронометража на выходе из северного поворота. Туда бегут санитары. Они вытаскивают из обломков Розенбергера и его сопилота: сотрясение мозга, переломы. Потом уносят одного погибшего и двух тяжелораненых: это молодые студенты, которые занимались в домике хронометражом.

Когда Карачиола входит в поворот, в барьере перед трибуной зияет брешь. Люди с нарукавными повязками красного креста теснятся вокруг перевёрнутой у края трассы машины. Руди испуганно смотрит на Зальцера.

- Не думай об этом! - кричит тот и указывает на дорогу перед

ними, - Дальше! Гони!

Руди крепче сжимает руль. Зальцер, старый лис, прав. Не думать. При скорости в 170 км/ч это может стоить головы. Только ехать, выжимать сцепление, переключать скорости, жать на газ, рулить, быстро и мягко...

Тогда, в 1926 году, на АФУСе еще нет никакой системы указаний, никакого сообщения между гонщиком и боксами. И поэтому Руди абсолютно неизвестно, каково его положение в гонке. Он не знает, что на 7 и 8 кругах от протиснулся на 3 место, что только что он установил новый фантастический рекорд круга.

Рикен на NAG лидирует, Миноя следует за ним. Но потом Миное приходится остановить свою машину у края трассы с поломанной коробкой передач, а еще немного позже и Рикен останавливается на замену шин.

Берлин и АФУС получают свою сенсацию: абсолютно неизвестный молодой человек по имени Рудольф Карачиола лидирует на Гран-при Германии!

Но - он лидирует лишь один круг. Потом его мотор стал работать неровно. Руди вопросительно смотрит на Зальцера. Тот печально кивает, кричит: "Свеча...".

Они останавливаются в боксах. Правила гласят: все поломки должны быть устранены самим гонщиком. Руди выпрыгивает из машины и рывком поднимает капот. Зальцер подаёт ему специальный ключ. С какой же свечой проблема? Тогда еще не дошли до мысли поменять все свечи сразу.

Руди подавляет ругательство, он обжёг пальцы о первую раскалённую свечу. Он кидает ее доктору Порше. Тот внимательно рассматривает ее сквозь увеличительное стекло и спешно отдает обратно: "Эта - в порядке". Следующая... Третья... Четвертая... Доктор Порше не в одной не находит неполадку. А между тем часы неумолимо тикают. Рикен промчался мимо, и Клир на своей Alfa Romeo и гонщик Урбан-Эмерих из Праги.

Наконец, на восьмой и последней свече доктор Порше кивает: она совсем закоптилась и нуждается в замене. Руди работает как автомат. Он не чувствует ожогов на руках, не смотрит на свисающую клочьями кожу.

Потеряны две полновесные минуты. Карачиола устал и опустошен, когда он снова прыгает в машину. У него не осталось надежд...

13 круг: дождь становится меньше и совсем утихает. Руди проехал новый рекордный круг – 154,8 км/ч. Но этого он не знает. Он также не знает, что у Клира полетела коробка передач, и что Урбан-Эмерих вылетел в кювет.

18 круг: Рикену нужно заправиться и заменить задние колеса.

Как раз когда он собирается тронутся, мимо него проносится белый Mercedes Руди с красной полосой и цифрой "14".

Осталось еще два круга. У Руди в голове крутится вопросы: перед ним еще две или три машины? В этом абсолютно смешавшемся пелетоне невозможно сохранить обзор.

Когда они проносятся мимо боксов, Зайлер показывает им один палец: начался последний круг. Это единственный знак, который получили Руди и Зальцер на протяжении всей гонки на АФУСе 1926 года.

Внезапно мотор трещит только на семи цилиндрах. Этого еще не хватало... вероятно, снова свеча... теперь конец... Собственная скорость кажется Руди бесконечно медленной, с тех пор как отказал один цилиндр. Вот северный вираж. Люди машут. Он видит шляпы, платки. Почему это?

Северные ворота... трибуны... человек с черно-белым клетчатым флагом... Наконец-то - боксы!

Они останавливаются. Руди оседает на сидении. Он слишком изнурён, чтобы вылезти из машины. Да и зачем? Ярость, отчаянье и стыд овладевают всеми его помыслами. Такой позор... "старики" будут смеяться над ним... в Дрездене он не сможет, не краснея, показаться на глаза коллегам... конец всем планам на женитьбу...

Но - что это? Доктор Порше, директор Зайлер бегут к нему, взмахивая в воздух руками. Кто-то тащит огромный лавровый венок. К Руди тянутся руки, абсолютно чужие люди хлопают его по плечам. Старый Отто Зальцер понял все быстрее, чем Карачиола. По его грязному лицу текут слезы радости.

- Победа! - ликует Порше, - Мы выиграли! - Руди, Вы - молодчина! И еще и новый рекорд трассы! В среднем - 135 километров в час!

Рудольф Карачиола выиграет еще много гонок. Его скорости еще возрастут более чем вдвое. Но никогда больше он не будет так счастлив победе, как тогда, в 1926 году на АФУСе, после своего первого международного успеха. И этой победой он выиграл не только 17.000 марок и "Золотой Кубок"...

[...]

Пока Руди продаёт машины, участвует в гонках или нежится под южным солнцем, у некоего Альфреда Нойбауэра другие заботы. С тех пор как я повесил на гвоздь свой гоночный шлем, я начал задумываться о гонках вообще.

Гран При Германии 1926 года на берлинском АФУСе показал еще раз: человек за рулем гоночной машины - самый одинокий человек в мире. Он не знает, кто находится перед ним, кто позади

него, каково его преимущество и отставание. Он не знает, сколько он проехал кругов, насколько он быстрее и медленнее остальных. После зрелых размышлений я разработал план: я наношу на таблицы цифры и буквы, готовлю цветные флажки, я придумываю настоящий тайный язык.

Однажды я собрал гонщиков, Карачиоллу и старого Вернера, добродушного Мерца, элегантного Адольфа Розенбергера и задумчивого Вилли Вальба. Я посвятил их в мой новый тайный язык, который должен обеспечить взаимопонимание между гонщиком и боксами и освободить человека за рулем от его одиночества. Для гонщиков мы также разработали систему сигналов. Например: вращающийся в воздухе правый указательный палец означает: "Сколько осталось кругов?", указательный палец вперёд или большой назад означает: "Какое расстояние до гонщика передо мной или позади меня?"

Наконец, пришел день, когда мое "изобретение" должно было пройти боевое крещение - гонка на Солитуде 12 сентября 1926 года. И вот я стою перед боксами, в кулаке черно-красный флаг, в кармане пара табло.

До старта осталось несколько минут. Тут ко мне мчится человек с красным от ярости лицом. Это господин Крот, спортивный президент ADAC.

- Эй, Вы! - кричит он, - Что Вы потеряли на трассе? Кто Вы вообще такой?

- Меня зовут Нойбауэр, - вежливо говорю я и кланяюсь.

- Очень приятно, - ворчит Крот, - Пожалуйста, убирайтесь как можно быстрее обратно в боксы.

- Я не уйду в боксы, - спокойно говорю я, - Так как я - гоночный руководитель.

- Кто? - Кроту не хватает воздуха, - Гоночный руководитель? Вы что, с ума сошли? Гоночный руководитель - это я!

- Несомненно, - говорю я, - Вы - гоночный руководитель всего мероприятия, а я - гоночный руководитель команды Mercedes. Я должен стоять здесь, чтобы подавать моим парням знаки.

- Знаки? - Это что за новомодные штуки? - ворчит Крот. - Если из-за Вашего вздора гонщики будут сбиты с толку и произойдёт несчастье, то ответственность на Вас. Понятно? – сказал, и возмущено ушел.

Но несчастья не произошло - наоборот. Все три машины Mercedes пришли первыми к цели. Мы победили по всему фронту. И в первый раз я на невидимых нитях провел гонщиков через гонку.

Так 12 сентября 1926 года родился "гоночный руководитель" в современном смысле. Но тогда даже я сам еще не подозревал,

какое значение будет иметь однажды мое "изобретение". Пока еще не хватало успеха в действительно тяжелой гонке. Он последовал двумя годами позже на трассе, которая в 1926 году была еще никому не известна: Нюрбургринг...

[...]

Лето 1928 года выдалось нелегким. Над всей Германией поднялась волна жары. Термометр показывает более чем 35 градусов Цельсия в тени.

К тому же одна сенсация следует за другой: во Фридрихсхафене дочь графа Цеппелина окрестила гигантский воздушный корабль LZ 127 именем своего отца. Макс Шмеллинг впервые стал чемпионом Германии в тяжёлом весе. В Доорне император Вильгельм принял лётчиков Коля, Фитцмориса и Хюнефельда. В Амстердаме готовятся к Олимпиаде.

15 июля 1928 года все глаза Германии направлены на Нюрбургринг. На старте III Гран-при Германии стоят 34 машины. На мачтах развиваются флаги Англии, Франции, Италии, Чехословакии и Германии.

Этторе Бугатти, знаменитый конструктор, вызвал Mercedes-Benz на бой. Он прислал на Нюрбургринг 17 машин. Я знаю: это будет борьба до последнего. Ведь великий Бугатти кое-что понимает в гоночных машинах. С тех пор как он 20 лет назад основал свою фирму в Мольсхайме в Эльзасе, он построил всего пару тысяч машин. Но эти машины - это что-то особенное.

Нужно сказать, что итальянец по рождению и француз по собственному выбору Бугатти родом из семьи скульпторов. Не удивительно, что каждая Bugatti, покидавшая его завод, это настоящее произведение искусства. Цены соответствующие: за быструю 8-цилиндровую машину с компрессором на стол монсеньора Бугатти тогда надо было выложить около 35.000 марок.

Машины собрались на старте. Собрался настоящий "паноптикум". Марки, о которых вы сегодня вряд ли помните. Вот толстый NAG, там стоит зеленый Bentley англичанина Тома Биркина. Я вижу Talbot и Amilcar, и еще Pluto, рядом с ним - Philo. А там даже ярко-желтый Dixi с компрессором, который хочет показать нашим великанам, что такое "быстрый круг". Но над всеми ними гордо возвышаются 11 "белых слонов", Mercedes-Benz Super-Sport-Kompressor, коротко SS. С их весом в 33 центнера они похожи на мамонтов - рядом с грациозными синими Bugatti. Но берегись, когда вырвутся на свободу те 160 л.с., которые доктор Порше вложил им под капот...

[...]

Время пришло. Спортивный президент Крот опускает флаг. 34 машины с воющими компрессорами мчатся мимо трибун, проходят "Зюдкере" и исчезают в направлении поворота "Хатценбах".

Проходят 10, 12, 15 минут. И вот они несутся к нам со стороны "Хое Ахт". Первым мимо пролетает белая машины с красным номером 6. Я вскидываю вверх руки: Руди Карачиолла лидирует! За ним еще три Mercedes: Вернер... Вальб... Мерц! И только потом, уже на большом расстоянии остальные. Я потираю руки. Все началось отлично!

Но я рано радовался. На втором круге внезапно отсутствует Вилли Вальб. Я начинаю нервничать. Что-то случилось? Поломка? Дефект - или хуже?

...Наконец-то избавление, голос из громкоговорителя сообщает: "Mercedes Вилли Вальба вылетел с трассы и сошёл. Гонщик не пострадал". Мы облегчённо вздыхаем.

Пока еще у нас достаточно людей в гонке. И Руди все еще лидирует перед всем пелетоном. Он едет как молодой бог. Я заглядываю через плечо Чарли, она записывает время:

1 круг: 104,8 км/ч
2 круг: 107,9 км/ч
3 круг: 108,4 км/ч
4 круг: 109,8 км/ч
5 круг: 111,6 км/ч

Эти 111 км/ч - абсолютный рекорд трассы. Но я даю знак ехать медленнее, поберечь мотор, так как уже началось большое вымирание: Модерзон остановил свой NAG у края трассы. Chiribiri Пауля Бишоффа вылетела из поворота. Из мотора вырывается пламя. Бишофф спасается в последний момент. Bugatti Момбергера теряет левое крыло. Затем из радиаторы вырывается белый пар. Сломалась помпа. Конец всем мечтам о победе. Принц цу Ляйнинген врезался на своем Amilcar в ограждение. Санитары вытаскивают его из машины без сознания. Все выглядит хуже, чем на самом деле: сломанная нога и все.

А впереди ликует компрессор SS Руди Карачиоллы, как будто предвкушая великую победу. А позади него другие "белые слоны" Мерца и Вернера. Где же они - знаменитые асы Франции и Италии? Где Широн и Брилли-Пери, Миноя и Bentley знаменитого Тома Биркина? Далеко отстав, они едут в середине пелетона.

6 круг: в "Фухсрёре" раздаётся крик ужаса из тысячи глоток: Amilcar Халле слишком сильно срезает поворот и вылетает с трассы. Машина переворачивается и останавливается. Рядом безжизненное тело. Размозжение легкого. Мёртв...

Гонка продолжается: Bugatti чеха Юнека останавливается в боксах. Замена свечей. Его жена Элизабет сменяет мужа. Очень элегантная женщина, эта красивая пражанка. Немного позже под откос улетает Зайбель. Его Bugatti сгорает. Зайбеля отправляют в больницу Аденау с тяжелыми ожогами. Луи Широн останавливается в боксах. Он ругается так, что я его слышу у нас. Раскалились тормозные барабаны. Кто-то опрокидывает ведро воды на машину и гонщика. Графиня Айнзидель останавливает свою Bugatti. Сломался мотор. Бурггаллер сдается: коробка передач...

У "Верзайфен", где люди облепили трассу как виноградины, в поворот храбро входит синяя Bugatti и исчезает в направлении "Брайтшайд". Юнек снова сменил свою жену. Теперь он хочет доказать, что он умеет гоняться лучше нее. Он не хочет оставаться в тени Элизабет.

В "Брайтшайд", самом низком месте Нюрбургринга, поворот идет с понижением. Юнек ни на миллиметр не убирает газ. Он что, с ума сошел? Люди машут платками, ликуют - но крик восторга замирает и превращается в крик ужаса...

Машина проносится сквозь поворот, шины визжат на высокой ноте, почти со страхом. Юнек отчаянно дергает руль, но машина больше ему не подчиняется... Потом грохот, поднимается пыль, летят комья земли... и все затихает. Там в овраге лежит машина. Все четыре колеса беспомощно и пусто вращаются в воздухе.

Наверху, у боксов, Элизабет Юнек ждет своего мужа. Приближается желтый Talbot Урбана-Эммериха и останавливается в боксах. Чех вылезает. Его лицо бледно под коркой пыли. Он идет к Элизабет, останавливается, хочет что-то сказать, но не может произнести ни слова. Внезапно он опускает на руки лицо. Его тело сотрясают рыдания. Элизабет опускает голову. Теперь она все знает...

Флаги опускаются на половину мачты. Третий чешский участник, доктор Биттман, тоже сдается. Но гонка не знает пощады. Она продолжается.

9 круг: SS Вернера заезжает в боксы. В один момент я рядом. - Что такое? Шины? Или?

Глаза Кристиана Вернера белеют на испачканном маслом лице.

Он указывает головой на свою левую руку. Теперь я тоже вижу: рука бессильно висит. Вывихнут сустав.

Вы, наверное, думаете, что такого не может быть. Вероятно, вы знакомы только с управлением современных машин. Но тогда машины были весом в 33 центнера с жёстким управлением, почти не амортизированным. И так могло случиться, что трясущиеся передние колеса буквально вырывали руль из ладоней, выдёргивая руки из суставов.

Мы вытаскиваем Вернера из машины. Подбегает барон Венцель-Мозау, помещик из Цюльхау и гонщик по призванию. Он кое-что понимает в медицине. Я слышу, как Вернер ревет подобно быку, когда барон быстрым и точным движением выправляет ему руку.

Но у меня нет времени на сочувствие. Мой мозг напряжённо работает. Кто должен перенять машину? Машину, которая все еще находится на втором месте, позади Карачиоллы? В этот момент к нам топает некто в разорванном комбинезоне, со шлемом в руках.

- Вальб! - кричу я, - Господи, быстрей сюда!

Действительно - это Вилли Вальб, который вылетел на 2-ом круге и напрямик, на своих двоих, пробежал несколько километров от места аварии к боксам. Он уже все понял. Хотя он смертельно устал, его нервы на исходе, но он сделан из твердого дерева. Вальб только молча кивает. Потом он садится в машину Вагнера. Отто Мерц как раз промчался мимо, когда Вилли Вальб снова вступил в гонку.

10 круг - и снова происшествие. Теперь в боксы заезжает Карачиолла. Я вижу уже издалека - правая задняя шина порвана. Замена колеса! Проходят две драгоценные минуты. Руди опорожняет стакан воды. Глотка словно иссохла от пыли и палящей жары. Просто чудо, как этот, казалось бы, слабый молодой человек управляется с гигантской машиной...

11 круг: Карачиолла хочет нагнать потерянное. Он едет просто фантастически. Со скоростью 200 км/ч проносится мимо трибун - и это на машине, на которой я сегодня не рискнул бы ехать быстрее 80-ти.

12 круг: что случилось? Руди себя переоценил? Надорвал мотор? Он стал намного медленнее и останавливается в боксах. Я издалека вижу, что что-то не в порядке. Он вяло лежит на сидении.

- Что такое, Руди? - спрашиваю я, - Почему вы не едете дальше?

Я смотрю на его пепельно-серое лицо. - Я больше не могу... - шепчет он, - Жара... И теряет сознание.

Я в ярости, отчаянии, сочувствии. Сумрачно, но обеспокоено я вытягиваю Руди из машины. Сразу же подбегает Чарли, бледная

от страха. Мы поддерживаем его, пока он делает несколько неуверенных шагов в спасительную тень боксов. Тяжело дыша Руди опирается на балюстраду.

Что теперь? Сдаться? Сейчас, так близко к победе? За шесть кругов до конца гонки? Я буквально чувствую ожидающие взгляды со стороны боксов Bugatti.

Я осматриваюсь по сторонам. Вон там, на скамеечке, сидит Кристиан Вернер и баюкает свою повреждённую руку. На секунду я колеблюсь. Но нет - сейчас не до сочувствия.

- Вернер, - говорю я, - Старик, Вы можете принять машину Карачиоллы?

- Господин Нойбауэр... при всем желании, нет...

Я почти умоляю, - Ну же, - на кону 18.000 марок! Победа, честь... Вы хотите подарить это все другому?

Пауза. Затем Вернер встает.

- Давайте, - говорит он, - сделайте мне из пластыря перевязку. Один или два круга я продержусь. До тех пор, может быть, вам удастся поставить Руди на ноги.

Я чуть было не бросился ему на шею. Эти старики!

Пластыря у нас нет, зато в нашем ящике с инструментами есть изолента шириной в 5 сантиметров. Барон Венцель-Мозау оборачивает ее вокруг плеча Вернера и как можно лучше укрепляет ее прямо на голой коже. Двумя минутами позже, белый Mercedes с номером 6 уносится в направлении "Хатценбах", вслед за нашим Отто Мерцем, который между делом вышел в лидеры.

Но сразу за Вернером мчится плотная свора Bugatti, впереди Широн и Брилли-Пери. Они ждут любого проявления слабости...

Теперь мы принимаемся за Карачиоллу. У нас есть два круга времени, чтобы поставить его на ноги: тридцать минут. Мы кладем ему на затылок холодный компресс и обмываем губкой лицо. Подошвы его ботинок опалены. Это жар мотора перекинулся на педали и почти раскалил их. Мы трудимся как секунданты боксёра перед гонгом к последнему раунду. И Руди медленно приходит в себя. Я смотрю на часы. Еще пять минут.

- Вы справитесь, Руди? - спрашиваю я.

- Нет, я больше не могу, - тихо говорит он заплетающимся языком, - Нет сил...

- Вам надо проехать только два круга, - упрашиваю я, - Потом Вернер отдохнет и сможет доехать гонку до конца.

Руди собирается с силами. - Ну ладно, - говорит он, - Я попробую.

Сразу после этого Вернер останавливается. Широкие полосы изоленты оторвались. Кожа под ними покраснела. В его глазах слезы боли от машинной тряски. Руль он держит только одной

рукой.

Руди падает за руль машины, с напруженным лицом он включает скорость и мчится прочь.

Мы беремся за Вернера. Ведро воды попросту опрокидывается ему на голову, между зубов зажимается лимон, выкладывается новая повязка. Вернер стонет. Я быстро смешиваю стакан "гоночной микстуры". Рецепт, которым я обязан старому другу, графу Коловрату: малага, чёрный кофе, сахар, яичный желток, кое-какие специи... больше я вам не скажу. Этот эликсир творит чудеса.

15 круг... 16 круг... я подаю Руди знак. Он останавливается. Покрытый потом, с неестественно бледным лицом, тяжело и судорожно дыша, он кажется полностью истощенным. И, тем не менее, он великолепно управился с тяжёлой машиной, сохранил второе место и даже немного догнал лидирующего Мерца.

- Давайте, Вернер - теперь Ваша очередь проехать последние два круга! - Все или ничего!

И старый боец забирается за руль, в то время как Руди, скорее мертвый, чем живой, валится в угол.

Вернер сжимает зубы. Он гонится за Отто Мерцем, тот все еще лидирует - человек с медвежьей силой, который единственный продержался всю эту борьбу с жарой без смены. Пять длинных часов...

Последний круг: Мерц лидирует в 500 метрах впереди Вернера, когда машины исчезают в повороте "Хатценбах". Он чувствует преследователей позади и начинает нервничать. Он еще раз жмет на газ, компрессор взвывает и вносит тяжелую машину в несчастливый вираж "Брайтшайд".

Слишком смело! Шины скользят по горячему асфальту, визжат... это слишком! Жар... трение... и вдруг удар... оторвался протектор заднего правого колеса, обнажилось полотно. Машину заносит. Метц борется как лев, снова выводит ее на трассу. Но при этом маневре он теряет драгоценные секунды.

Кристиан Вернер использует свой шанс. Он поддаёт газу, на несколько секунд перекручивает мотор и - пролетает мимо Мерца и уносится в направлении к финишу.

Я не верю своим глазам, когда сразу после этого белый Mercedes с цифрой 6 пересекает финишную линию. 98 секундами позже появляется, с порванным задним колесом и слезами разочарования на глазах, храбрый Отто Мерц. Еще восемью минутами позади Вилли Вальб. И проходят еще больше чем четверть часа, прежде чем появляется Bugatti Широна.

Старый Кристиан Вернер и молодой Руди Карачиолла вместе выиграли битву Нюрбургринга - несмотря на вывихнутую руку,

солнечный удар и обуглившиеся подошвы. Они разделили 18.000 марок и Золотой Кубок. Кристиан Вернер надел на палец "золотое кольцо Нюрбургринга".

Это последняя большая победа старого бойца. Вскоре после этого на него напала странная болезнь. Когда обнаружилась причина, было уже слишком поздно. Кристиан Вернер умер 17 июня 1932 года от рака гортани.

Отто Мерц, "добрый медведь", как его называл доктор Порше, завоевал своей выдержкой на Нюрбургринге специальный приз ADAC. Я знаю только одного гонщика, который почти тридцать лет спустя сотворил подобное. Тогда же он был еще почти ребенком - Хуан Мануэль Фанхио.

Примечание переводчика: В 1930 году, под влиянием мирового экономического кризиса, фирма Mercedes приняла решение уйти из автоспорта. Но, чтобы избежать ухода Рудольфа Карачиоллы к соперникам из Alfa Romeo, было принято решение основать для него полузаводскую гоночную команду, состоящую из самого Руди, Нойбауэра и трех механиков. Mercedes нес все текущие расходы, машину купил сам Карачиолла, призовые и стартовые деньги делились пополам.

***

На дворе - 1931 год. "Человеку-команде" Руди Карачиолле предстоит первое большое испытание. Речь идет о "Милле Милья - 1000 миль Брешии", тогда - самой сложной гонки Европы.

На заводе смотрели на меня с сочувствием, когда я подал нашу заявку. Я буквально чувствовал, как они шепчутся за моей широкой спиной: "Этот Нойбауэр совсем спятил. Со своими четырьмя человечками и одной-единственной машинкой он хочет победить 150 иностранцев в Италии...".

Но у меня толстый череп и надо еще поискать ту стену, которую я бы не смог им пробить...

11 апреля 1931 года вся Брешия вне себя. Двадцать четыре часа до старта. Брешия, обычно не очень красивый город, сегодня празднично разукрашена. Улицы пересекают гирлянды, над домами развеваются вымпелы и флаги. Последнюю ванну уже сдали по баснословным ценам. При этом никто и не думает о сне...

Все - как перед выборами, революцией, битвой. Все бурлит и клокочет. Я разыскиваю "Альберго Брешиа", где я расквартировал нашу команду. Перед входом собралась небольшая толпа. Люди столпились вокруг огромного белого "Hispano".

- Il Caracciolla... - слышу я уважительный шёпот, когда из машины выходит мужчина и с трудом пробирается сквозь лес желающих получить автограф. Мне очень смешно. Это ведь Тео

Матейко - знаменитый газетный иллюстратор. Он должен нарисовать отчет о гонке для "Берлинер Иллюстрирте". Его перепутали с Карачем.

Наконец я добрался до комнаты Руди. Он лежит на диване и держит в руках таксу Морица. Чарли заламывает руки, вокруг с любопытством столпилось с полдюжины репортёров.

- Что случилось? - кричу я, - Что-то не в порядке?

- Мориц со вчерашнего дня не имел во рту и маковой росинки, - печально раздаётся мне в ответ.

Эта такса… - вот скотина! Сколько нервов мне он уже стоил! То он не хочет идти гулять, то ему гуляш не нравится, то он укусил за ногу горничную... Ничего, кроме неприятностей, от этого Морица. Но, в конце концов, он поддерживает Руди в настроении, да и я сам любитель собак. Так что бегу к телефону и на всякий случай вызываю сразу двух ветеринаров.

Еще часом позже я сижу в пижамных штанах, нижней рубашке и босиком за своим письменным столом. Передо мной расстелена карта Италии. Вокруг почтительно стоят четыре человека: добродушный баденец Вильгельм Себастьян, который завтра в гонке будет ко-пилотом Руди; длинный механик Циммер, которого называют "флейта", хитрый шваб; затем дикий Карло Кумпф, бывший механик. Он женитьбой приобрел гостиницу "У солнца" в Утертюркхайме, но время от времени он все-таки предпочитает сменить аромат зажаренной свиной грудинки на бензиновую вонь; и наконец - Фриц Кюнле, который раньше был ко-пилотом Карача.

Перед этой кучкой людей я кажусь себе Наполеоном перед битвой при Ватерлоо. Когда я думаю о соперниках, мне становится жарко. Alfa имеет в своем распоряжении 90 механиков и 17 грузовиков - а мы?

Вот так вот...

Здесь может помочь только тактика и стратегия. Я размышляю: трасса имеет длину 1635 километров и проходит из Брешии через Болонью, Флоренцию в Рим, оттуда через Абруццию к Адриатическому морю, в Анкону. Потом снова в Болонью, Феррару, Тревизо - и назад, в Брешию. Борьба моторов продлится около 16 часов, на хороших и плохих дорогах, по асфальту и щебёнке, через деревни, города и горные перевалы.

Мой палец движется по карте. Нам придётся заправляться три или четыре раза. Значит нам нужно четыре склада. Но в моем распоряжении только три человека...

Мой взгляд скользит по парням и останавливается на Карло Кумпфе.

- Вам Карло, придется работать за двоих, - говорю я.

Он ухмыляется, - К этому я привык, господин Нойбауэр...

- Склад номер 1 в "Чёрном орле" в Сиене. Карачиолла прибудет туда около 9 утра. Заправка, замена шин. Потом вы должны погрузить все и сразу же назад, в Болонью. Там надо организовать склад для обратного пути. Ясно?

- Абсолютно.

Я вычисляю, -От Сиены до Болоньи 200 километров. Из-за гонки дороги будут забиты, но у вас есть от 6 до 8 часов времени. Этого должно хватить... Я хватаю Карло Кумпфа за пуговицу. - Карло! От вас все зависит! Если вы не доберётесь вовремя до Болоньи, то все пропало!"

- Вы можете на меня положится! - клянётся Карло.

Я знаю - он не бросает слов на ветер.

- Хорошо, - говорю я, - Склад номер 2 расположим в Терни, между Римом и Адриатикой. Кюнле, это вы возьмёте на себя.

Кюнле от усердия вытягивается по стойке смирно.

- Прекрасно. Теперь вы, Циммер. Вы организуете склад в Фельтре - примерно за 200 км до финиша. Когда Карач туда прибудет, будет уже темно. Натяните над дорогой бело-синий транспарант Mercedes за 500 метров до склада - как сигнал, чтобы он вовремя остановился.

- Будет сделано, господин Нойбауэр!

12 апреля 1931 года: на рыночной площади Брешии яблоку некуда упасть. Десятки тысяч человек стоят плечу к плечу. Так они стоят в каждом селении по всей Италии - бесконечная стена людей, 1635 километров длинной. Они ждут своих героев, повелителей 1000 миль и 1000 лошадей...

В 14 часов отставной министр Турати опускает зелено-бело-красный флаг. Первая машина выходит на трассу, каждые три минуты за ней следует еще одна. Это гонка против часов, без одновременного старта. Для каждого из 150 гонщиков с момента старта как бы тикает хронометр.

Только ближе к вечеру настала очередь тяжёлых машин. Фавориты: Нуволари... Арканжели... Борзачини... Кампари... Варци...

Против всех этих великих сражается один-единственный немец: Руди Карачиолла. Он незаметно сидит со своим ко-пилотом Себастианом в громоздком Mercedes SSKL. Единственная немецкая машина...

Я еще раз хлопаю Руди по плечу. Чарли посылает ему воздушный поцелуй. И вот взвывает компрессор и машина исчезает. Моя работа сделана. Теперь очередь Руди, только его одного.

- Пойдёмте, - говорит мягкий женский голос, - Выпьем по

стаканчику - за победу Руди.

Я смотрю в глаза Чарли, большие, чистые и полные доверия. Мы идем в клуб. Там сидят журналисты, функционеры, руководитель гонки и с нетерпением ждут первых сообщений с трассы.

- Внимание, - говорит репродуктор, -Сообщение из Мантуи... Варци сошёл из-за поломки водяной помпы...

Хорошее начало.

Затем сообщение из Болоньи. В комнате внезапно наступает полная тишина.

- Внимание, - говорит комментатор и его голос звучит странно глухо. - Лидирует... Рудольф Карачиолла, Германия, на Mercedes. Новое рекордное время: в среднем 154,2 километра в час...

От избытка чувств я чуть не бросился Чарли на шею. У итальянцев вытягиваются лица.

- С отставанием на 5 минут на втором месте идет Кампари, - сообщает громкоговоритель, - потом Нуволари... Арканжели... все на Alfa Romeo.

И снова ожидание, бесконечное ожидание. Проходит час и еще половина. Чарли курит седьмую сигарету. Я заказываю вторую бутылку Кьянти.

Наконец - новое сообщение. - Это Флоренция. Мы сообщаем последнее положение в гонке: лидирует по-прежнему немец Рудольф Карачиолла, в пяти минутах перед Нуволари... Кампари... Моранди... Борзачини... Арканжели...

Великолепно, парень! Если так пойдёт дальше, то он первым прибудет в Рим и даже выиграет "Коппа Муссолини"! В мыслях я сижу в машине рядом с Руди, еду в темноту, в ночь, я торможу, выжимаю сцепление, даю газ и вожу указательным пальцем по красной полоске, обозначающей трассу гонки на карте...

Теперь сообщение из Сиены. Мы навостряем уши - и бледнеем. Голос диктора ликует, когда он докладывает: "Внимание... внимание... только что сюда прибыл Тацио Нуволари... следом за ним Кампари... немца Карачиоллу еще не видно...".

Где же Руди? Что с ним случилось? Авария? Поломка? Или...? Я боюсь думать дальше.

Перед въездом в Сиену полон нетерпения ждет Карло Кумпф, механик, белую машину с звездой Mercedes на радиаторе. В десятый раз он смотрит на часы и снова на дорогу. Где же застрял Карач? Нуволари и Кампари уж давно проехали мимо. Секундная стрелка безжалостно двигается. 2 минуты... 3... 4... Вон - высокое пение, которое проникает до мозга костей: компрессор Mercedes!

Ангельское пение в ушах Карло. И тут же появляется машина, тормозит, ее немного заносит, останавливается.

- Заправлять! - кричит Руди и поднимает очки, - Заменить задние шины. Быстрее, быстрее!

Карло и так работает как бешеный. Ко-пилот Себастиан выскакивает из машины и помогает.

- Проклятье! - тяжело выдыхает он, - Сломалась выхлопная труба. Пришлось почти десять минут ремонтировать...

Он поднимает правую руку. Она перевязана грязным носовым платком. Карло видит темные пятна.

- У тебя же кровь!

Себастиан кивает, - Я оторвал проклятую трубу прямо рукой, так быстрее. Она была немного горячая...

Еще два, три движения и новые колеса сели на свое место. Руди торопливо проглатывает стакан воды. Взревел мотор. Секундами позже машина уже исчезла за поворотом. Карло Кумпф грузит в свой грузовик шины, инструменты, канистры. У него есть 6 часов, чтобы по забитым дорогом добраться до Болоньи. Карачиолла прибудет туда между полуночью и рассветом - если все пойдет хорошо...

Руди мчится дальше на юг, в направлении Рима. На кону стоит "Коппа Муссолини", почетный приз "Дуче" тому гонщику, который быстрее всех достигнет столицы. Кампари и Нуволари все еще впереди него. Он должен в любом случае догнать обоих гонщиков Alfa-Romeo. И он их догоняет. Метр за метром, минуту за минутой. Это адский путь. Фары светят в ночь и все-таки дают слишком мало света, но Руди это почти не беспокоит. Он чувствует повороты больше, чем их видит. Мимо проносятся указатели населённых пунктов, дома, деревни, и снова море машущих платков. Вперед, все время вперед...

Наконец, Руди и Себастиан видят далеко впереди на ночной дороге свет других фар. Это должны быть Нуволари и Кампари, обе Alfa. Руди нагоняет все больше. Еще 300... еще 200 метров... - Теперь!

Но что это? Такое впечатление, будто они едут прямо в грязно-серую стену. Огни гаснут в облаке. Руди проводит рукой по стеклам очков. Это никак не может быть туман. Что же тогда?

- Пыль! - кричит Себастиан.

Но - откуда эта пыль? Дорога ведь заасфальтирована? Странно...

Они проезжают через какое-то селение. Внезапно видимость снова восстановилась. Руди различает итальянцев перед собой. И в один момент он все понимает: Нуволари едет по правому краю дороги, Кампари - по левому. И внешними колесами они

поднимают облака пыли. Эти хитрые гоночные лисы, конечно же, заметили преследователя. Теперь они хотят не дать ему себя обогнать...

Руди охватывает ярость. Он не сдаётся. Теперь уж точно. Он знает: только при проезде через населённый пункт у него есть шанс на обгон. В селениях нет пыли, которую поднимают эти двое впереди.

Указатель "Рим - 40 км". Сразу за ним селение. Руди переходит в атаку, приближается на 30, на 20 метров к Нуволари. Но он не может обогнать без того, чтобы подвергнуть опасности людей, которые, несмотря на позднюю ночь, толпятся у края дороги. И вот деревня уже закончилась, а за ней снова поднимается пыль…

- Еще 30 километров! - кричит ему в ухо Себастиан.

И снова маленький городок. И снова Руди атакует. Он ставит все на одну карту. С воплями ужаса раскидывается толпа людей на тротуаре. Тяжёлая машина Руди проносится в сантиметрах от них и становится вровень с Alfa Нуволари. Руди на несколько секунд перекручивает мотор и - обгоняет Нуволари, а за ним и Кампари.

Руди лидирует! И внезапно он резко съезжает на край дороги. Со скоростью в 120 км/ч он проносится мимо оливковых деревьев.

- Месть сладка! - улыбаясь кричит Руди своему ко-пилоту. Тяжёлый Mercedes может поднимать пыль даже лучше чем лёгкие Alfa. Теперь Нуволари и Кампари наглотаются досыта! Кроме того - с обгоном Кампари и Нуволари еще ничего не выиграно. Гонка ведь идет против часов. Потерю времени из-за сломанной выхлопной трубы еще не нагнали, так как Кампари и Нуволари стартовали после Карачиоллы. Хотя он их и обогнал, но по времени лидируют все еще Alfa.

Мы, Чарли и я, которые сидят в клубе Брешии, пока еще ничего этого не знаем. В комнате не продохнуть, и стоит вавилонское столпотворение. Заключаются пари. На гонщика и тенора Кампари, на прошлогоднего победителя Нуволари, на маленького Борзачини, на тайного фаворита Моранди. О немце Карачиолле не вспоминает никто. Наши шансы невелики - проклятая выхлопная труба!

Входит Паула фон Резничек, в кильватере за ней длинный Ханс Штук. Они хотят сыграть с нами в бридж. Я окатываю их взглядом полным презрения. Бридж! Посреди гонки! Это почти богохульство, оскорбление величества.

Мы ждем, болеем, вздрагиваем при каждом сообщении, которое может означать победу, поражение или - смерть.

И вот: звуки фанфар, специальное сообщение! Все вскакивают, где-то раздаётся звон разбитого бокала. Голос диктора дрожит от возбуждения.

- Внимание... это Рим! Только что сюда прибыл первый гонщик... победитель Коппа Моссолини... это - Тацио Нуволари!

Все-таки он! Мои плечи опускаются. У Чарли в глазах слезы. Но вокруг нас полный переполох. Пробки от шампанского стреляют как пулеметы. Директор гонки Джованни целует какую-то пожилую матрону. Министр Турани исполняет индейский танец. Снаружи, на рыночной площади, орут тысячи итальянских глоток. Расход Кьянти достиг небывалой величины.

Проходят минуты, прежде чем я могу узнать точное положение в гонке. И тут я внезапно уже не так печален. Я заказываю бутылку шампанского, ведь после 600 километров, на втором месте, с отставанием меньше двух минут находится никто иной, как Рудольф Карачиолла! То есть, ему удалось, как минимум, нагнать потерянное время по отношению к Кампари. Более того, он обогнал его по хронометру, а не только на трассе.

Между тем адская гонка продолжается через Абруццию. Плохие дороги, гравий, галька, пыль и - ухабы. Узкие повороты, подъемы, спуски, ущелья и камнепад. Кое-где бедные горные деревушки. И везде машущие, ликующие люди, факелы, флаги, гирлянды. Полночь давно прошла. Но кто думает о сне в эту ночь "1000 миль"?

Мотор Mercedes ревет и поет в равномерном ритме. Ко-пилот Себастиан откидывается назад. Встречный ветер бьет ему в лицо, но он почти этого не замечает. Его мысли обращаются к матери в Маннхайм, откуда он сбежал много лет назад, чтобы стать гонщиком. И вот - гонщиком он так и не стал, но зато первоклассным механиком и идеальным ко-пилотом, который пережил уже не одну битву моторов.

Но никогда еще рядом с ним не сидел гонщиков подобных этому Рудольфу Карачиолле. Удивительно, с каким мастерством этот невысокий молодой человек, почти хрупкой наружности, справляется со сверхтяжёлой машиной. Как легко он проходит повороты. Я чувствую себя так безопасно, думает Себастиан, что можно было бы сложить руки на животе и немного вздремнуть, и это на скорости 180 км/ч. И он действительно на секунду закрывает глаза...

В один момент он проснулся. Не было ли неприятного тона в работе компрессора? Звука, неподходящего под ритм мотора? И - не идет ли машина как-то неохотно на подьем? Руди тоже это заметил. Он вопросительно смотрит на Себастиана. Тот кивает. Делать нечего, придётся остановиться.

Руди жмет на тормоза. Поднимается пыль, когда шины скользят по гравию. Одним прыжком Себастиан уже снаружи и открывает капот. Зажигается карманный фонарь.

- Проклятье! - кричит он, - Педаль газа заклинило. Погнута рама компрессора. Черт знает, почему...

Это значит - ремонт. И Себастиан ремонтирует как никогда в жизни. Он почти забывает дышать, пока откручивает гайки, освобождает болты, оперируя гаечным ключем так же аккуратно, как хирург скальпелем.

Проходят минуты. На горизонте появляется свет фар, приближаются. Машина, и еще одна... Обе Alfa... просто плакать хочется!

Тикает секундомер. 5 минут, 10, 15, 20 - но наконец-то Себастиан тяжело дыша выпрямляется, бросает инструменты в машину, и залазит на сиденье сам.

- Теперь вперед!

Руди не колеблется ни секунды. Машина так резко рвется вперед, что Себастиана вжимает в сиденье. Они снова потеряли 20 минут, после того как их положение было таким многообещающим. Руси ожесточённо сжимает руль. Над его носом залегла упрямая морщинка.

1 час утра. Людей меньше не становится. Сигарета в зубах, бутылка Кьянти в кулаке.

От нас в Брещии тоже не укрылась тяжёлая поломка. Сообщения с трассы дают достаточно полную картину. Карач потерял много времени. Но и Нуволари мучают дефекты шин. И Руди снова нагоняет минуту за минутой.

Только что прошло последнее сообщение, положение в гонке в Перудже: Борзачини, 8 часов, 6 минут; 2. Кампари, 8 часов, 7 минут; 3. Арканжели, 8 часов, 14 минут; 4. Карачиолла, 8 часов, 18 минут; 5. Нуволари, 8 часов, 26 минут.

Погоня продолжается уже 10 часов. 10 часов на скорости в сотни километров в час, через перевалы, хорошие, плохие дороги, через всю Италию. Руди смертельно устал. Все тело болит, как будто бы оголились все нервные окончания. Каждый толчок машины отзывается в болящей голове как удар молота. Ягодицы как будто лишились кожи. Кожа на руках отлетает кусками. Но самое худшее - это борьба против парализующей усталости. Глаза видят все хуже, веки все тяжелее, голова опускается все ниже.

- Внимание! - кричит Себастиан и дает ему пинка, - Подвиньтесь немного!

Руди понимает. Он вжимается в угол, Себастиан пододвигается. Теперь они держат руль вместе, Руди слева, Себастиан справа. Так легче.

Вот переезд через рельсы. Себастиан отпускает руль. Это Руди должен сделать один. Но от ужасной усталости Руси реагирует слишком медленно. На рельсах машина делает прыжок, как снаряд проносится по воздуху, на тротуар... Руди вращает рулевое колесо, шины визжат, машину носит туда-сюда. Руси сражается с колоссом, пару сотен метров машину несёт вдоль стены. Наконец-то он восстановил власть над дьявольской повозкой. Без сил он опускается на сиденье. На лбу выступает холодный пот, лицо серое как пепел. Он убирает ногу с газа. Машина медленно катится.

- Что такое? - спрашивает Себастиан, - Вам плохо?

Руди мотает головой. - Я больше не могу. Только что чуть было не случилась катастрофа... За себя я не боюсь. Но втянуть в аварию еще одного - нет! Мы сдаёмся.

- Но, господин Карачиолла... - Себастиан в мольбе поднимает руки, - Если кто-то и сможет с этим справиться, то это Вы. Я могу судить, я уже со многими ездил. И не с кем другим я не чувствовал себя в такой безопасности.

- Спасибо за комплимент. Но все равно - ехать дальше это чистое самоубийство.

- Но не ехать дальше - это трусость, это позор! - Себастиан орет в полную силу. Его глаза мечут молнии. Пару секунд стоит мёртвая тишина, затем Карачиолла кладёт свою ободранную руку на плечо Себастиана.

- Вы правы, Себастиан. Спасибо за холодный душ, мне стало легче...

И Руди еще раз выжимает из машины последнее. Он едет с максимальным риском. Теперь Себастиан уже не может сидеть сложа руки, теперь ему приходится держатся изо всех сил, так резко Карачиолла вводит машину в повороты. Лицо Руди превратилось в застывшую белую маску с резко выступающими скулами.

Марсерата: Кампари завоевал лидерство у бывшего мотоциклетного чемпиона Арканжели. Карач отстаёт уже только на 9 минут, позади Борзачини, Нуволари и Моранди.

Анкона: Кампари лидирует. Но Арканжели нагоняет. А вместе с ним и Боржачини и Карачиолла. Нуволари и Моранди сошли окончательно.

Болонья: Арканжели впереди! Отставая на 4 минуты, почти рядом за ним следуют Кампари, Борзачини и... Карачиолла!

Замена шин, заправка у Карло Кумпфа, которому все-таки удалось несмотря на забитые дороги вовремя добраться из Сиены в Болонью. Стакан воды, чистые очки. И снова взревает мотор. Последние 600 километров...

Теперь начались бесконечные прямые. А на них Mercedes SSKL в своей стихии. Дорога - как линейка. На востоке, над Адриатическим морем, начинается новый день. И вот - опускается белая, молочная стена, безостановочно, все ниже: туман. Неосознанно Руди втягивает голову в плечи. Только совсем низко над дорогой сохранилась полная видимость.

Перед ними в рядной формации идут три Alfa, освещая друг другу дорогу. Руди тоже присоединяется к строю. Примерно на полчаса борьба замерла. Люди объединились перед лицом общего врага...

И тут это произошло: в одном месте дорога описывает лёгкую дугу. Раньше она проходила прямо. Деревья, окаймлявшие старую дорогу, еще стоят на своих местах, указывая неправильное направление. Итальянцы видят это слишком поздно. На скорости в 140 км/ч они мчатся в старую, заброшенную аллею, скачут по ухабам и камням, жмут на тормоза. Но Руди видит, как Alfa вылетели с дороги. Он молниеносно поворачивает руль и остаётся на правильной дороге.

Проходят много драгоценных минут, пока итальянцы возвращаются на трассу. У Арканжели и Борзачини поломки. Они отстают и окончательно сходят. Только Кампари остаётся в гонке. В ярости он устремляется в погоню.

Прошли целых 14 часов. Руди уже ничего не чувствует, - ни кровоточащих рук, ни волдырей от раскалённой педали газа на правой ноге. Он едет как автомат. Ему уже все, абсолютно все, безразлично. Только ехать, ехать, ехать... Ко-пилот тоже уже без сил.

Фельтре: последний склад перед финишем: длинный Циммер, по прозвищу "Флейта" напряжённо ждет. Они могут появиться каждую минуту. Согласно моему приказу он натянул через дорогу за 500 метров до склада бело-синий транспарант Mercedes, чтобы Руди вовремя затормозил.

Циммер в беспокойстве. Руди и Хельмель будут усталыми. Распознают ли они сигнал? Он хорошо помнит, что ему сказал его друг Хельмель Себастиан: "Надень-ка на всякий случай белую рубашечку, если она у тебя есть. Чтобы мы тебя не пропустили. К утру обычно сильно устаешь...". И "Флейта" надел белую рубашку.

Наконец-то он распознает далекое, высокое пение компрессора Mercedes! Они едут!

Но Циммер сразу же пугается: звук мотора не меняется. Он сохраняет скорость, не замедляется. Они не увидели сигнала? "Флейта" не задумывается дальше, он так быстро, как только может, бежит навстречу машине.

В это же время Себастиан дремлет. Руди уставился на дорогу.

Город. Какой...? Без разницы... Только ехать, ехать, ехать... Правый поворот... Левый... Сцепление, переключение скоростей, ускорение... длинная прямая... 2000 оборотов... 2500... 2700...

Что такое? Руди вздрагивает. У края дороги стоит высокая фигура и размахивает руками, прыгает... Сумасшедший? Самоубийца? Руди жмет на тормоза.

- "Флейта!" - в ужасе орет Себастиан, - Стоп! Наш склад... Секундой позже они задним ходом подкатываются к длинной фигуре в белой рубашке.

- Поздравляю! - тяжело дыша, кричит Циммер, - Вы лидеры!

Эти слова действуют подобно свежему душу на два иссохших кактуса. Руди и Хельмель сразу же взбадриваются. Бензин с приятным звуком плещется в бак. И в путь. Еще 200 километров до финиша. Когда они со скоростью 200 км/ч несутся по длинной прямой на Виченцу, встает солнце.

Верона... Пешиера... справа возникает озеро Гарда... до Брешии еще 30 километров... Вдруг - резкий хлопок, как удар хлыстом. Машину заносит, болтает. Руди железной хваткой держит руль, жмет на тормоз так, что болят все мускулы.

Лопнула шина! Именно сейчас, так близко к цели! Себастиан уже снаружи. Руди тоже вылезает. Вот домкрат. С них льет пот, тяжело дышат. Колесо вон! Новое сюда! Итак... два движения. Один удар медным молотком... сидит! Готово! Руди прыгает в машину. Себастиан просто бросает на дороге колесо и инструменты.

В это время, ранним утром 13 апреля 1931 года мы стоим на рыночной площади Брешии. На часах 7:15. Руди должен появится каждую минуту - если только в последнюю секунду не произойдёт несчастья. Как можно загадывать в такой гонке? Бледная и без сил, Чарли стоит рядом со мной, опираясь на стену.

7:22. На горизонте возникает серебристая точка, приближается, становится больше. Мое сердце бьется как бешеное... Десятью секундами позже Рудольф Карачиолла на своем SSKL пересекает финишную черту.

Чарли вдруг снова может бегать. Она целует сначала Руди, а потом - даже Хельмеля Себастиана, которой совсем засмущался.

- Победа! - кричу я и прерывая эти телячьи нежности крепко хлопаю Руди по плечу. Но тут и я сам не могу сдержаться и бросаюсь парню на шею. А четвертью часа позже по Европе разносится новость: победителя V Милле Миллья 1931 года зовут Рудольф Карачиолла.

В первый раз в истории этой гигантской гонки иностранец победил итальянцев. Единственный немец среди 97 участников. До сегодняшнего дня это осталась единственной победой немца в

классической гонке на 1000 миль.

[…]

Четверг, 24 мая 1934 года, день первой тренировки к гонке, которая пройдет на АФУСе в будущее воскресенье. Над Берлином еще стелется утренний туман. Машина молочника тарахтит по безлюдной Кант-Штрассе. Потухает прожектор на радиобашне. От деревянной церкви на озере Литцен к АФУСу раздаются шесть глухих ударов. Широкая трасса пуста в этот ранний час. Только у боксов Mercedes царит бурная деятельность. Тяжело гудит мотор "серебряной стрелы". Его прогревают.

6 часов 10 минут. У боксов останавливается красный кабриолет. Из него выходит человек. На нем надет белоснежный гоночный комбинезон. Неловко хромая он идёт ко мне - Рудольф Карачиолла. Он сам попросил этот ранний час. Никто не должен видеть, как он проедет свой первый круг после тринадцати месяцев *(из-за тяжелой аварии в Монте-Карло 1930 года. Карачиолла получил очень сложный перелом ноги, и продолжение его гоночной карьеры долго было под вопросом, пока он не уговорил Нойбауэра дать ему шанс. Прим. переводчика.*). Никто не должен быть свидетелем, если Руди не сдаст этот экзамен... Все зависит от этой репетиции, его договор, все его будущее, все его счастье.

Как бы то ни было: АФУС это хороший старт. Две прямые - и два поворота. Это означает два торможения и два ускорения. Но выдержит ли раненая нога?

Утреннюю тишину разрывает высокий вой компрессора. Машина срывается с места и исчезает в южном направлении. Тикают часы. 2 минуты... 3... 4... Вот - машина несётся к нам по противоположной прямой, проходит "Нордшляйфе", пролетает мимо боксов и снова исчезает на юг. Я смотрю на часы: 5:27 минут... отличное время! Но я боюсь радоваться. Сможет ли Руди выдержать этот темп, эти усилия?

Он выдержал. От круга к кругу он становится быстрее, показывая время мирового уровня: 5:10 минут... 5:07... 5:02... Мое сердце бьётся изо всех сил! Мой старый, добрый Руди Карачиола, боевой товарищ в сотнях битв моторов!

После пятого круга Руди останавливается в боксах. Я немедленно оказываюсь рядом с ним. - Руди! - кричу я, - Поздравляю! Вам это удалось! С нашим договором все отлично!

Но тут я вижу его лицо. Я вижу глубокие морщины по сторонам рта, его глаза кричат об адской боли последних двадцати минут...

Руди хочет вылезти. Он опирается на край кузова, но со

стоном падает обратно. Я подзываю двух механиков. Они понимают меня без слов, поднимают Руди с сидения и на плечах уносят его прочь, как вовремя триумфа. Но я раздумываю. Руди выдержал пять тренировочных кругов. Но что будет в гонке, которая длиться 15 кругов? Выдержит ли эти нагрузки его разбитая нога?

Газеты полны сенсаций: "Карачиолла снова тренируется!"... "Карачиолла устанавливает рекорд!...". Весь Берлин выбирается 27 мая на АФУС. Все хотят видеть Карача, Штука и Браухича. Но прежде всего - новые немецкие гоночные машины о которых ходят удивительные слухи.

Но - боксы Mercedes остаются пусты. Где же Карач? Где Браухич, Фаджиоли - и новые "серебряные стрелы"?

Вчера, во время последней тренировки, были проблемы. Машины еще не совсем готовы. Есть неприятности с подачей топлива. Всего лишь мелочи, но, к сожалению, невозможно быстро исправить. Высокое начальство совещалось вплоть до утра гоночного дня. Стартовать или нет? Но они не хотят рисковать. В последнюю минуту Mercedes отказался...

Неделей позже взвывают компрессоры на Нюрбургринге. "Серебряные стрелы" Mercedes впервые пронесутся по 172 поворотам этой убийственной трассы - по случаю международной айфельской гонки ADAC. 172 поворота - это значит за десять кругов много сотен переключений передач, сцепления, тормозов и снова ускорения. Надо иметь физическую форму профессионального боксера.

Перед гонкой я получаю два первоклассных удара ниже пояса. Удар номер один: Руди Карачиола отказался от старта. - Дебют именно на айфельской гонке - это слишком, - говорит он. - Если я со своей повреждённой ногой не выдержу, это будет ужасно. Я этого не переживу.

У Руди сомнения, это понятно. А с сомнениями еще не один гонщик не выигрывал. Будет лучше, если Руди останется дома. Да глубоко внутри есть сомнения и у меня - сумеет ли он вообще когда-нибудь оправиться...?

Удар номер два: вечером перед гонкой машины были взвешены и - найдены слишком тяжёлыми. По новой формуле "серебряные стрелы" должны весить только 750 килограммов без топлива, воды, масла и шин. Но когда механики закатили первую машину на весы, они показали 751 кило.

Что теперь? Завтра гонка. Я не могу снять ни одной жизненно важной детали. Все рассчитано до грамма.

- Отличненькое дело! - ворчит на меня Браухич, - Придумайте какой-то из Ваших знаменитых фокусов. Иначе мы будем

отлакированы..." *(Немецкое выражение "быть отлакированным" означает "потерпеть поражение". Прим переводчика).*

- Отлакированы? - переспрашиваю я и тут до меня доходит. - Конечно же - лак, вот решение!

Всю ночь механики соскабливают с машин такую красивую белую краску. И когда утром их снова закатывают на весы, весы показывают ровно 750 килограммов.

Итак, мы в игре с Манфредом фон Браухичем и итальянским гонщиком Фаджиоли. Карачиолла же слушает дома, по радио, как Браухич выиграл эту гонку перед Хансом Штуком. Таким был первый старт "серебряных стрел" Mercedes - и их первая победа. Но Руди Карачиолы там не было.

[…]

Неудачи продолжали преследовать Карачиоллу, как бы он ни боролся с судьбой. Во время Гран-при Швейцарии, при розыгрыше стартовых мест, ему досталась позиция в четвёртом ряду. Зато Штук стоит впереди. Борьба продолжается 70 кругов. Руди делает все, что может. Он обогнал 11 машин перед собой. Рискованными маневрами он пробился до четвёртого места, но слишком многого от себя потребовал. Он ведет безнадёжное сражение с судьбой, невезением - и с ноющей болью в голени. Руди снова откатился назад. И тогда он сдался окончательно. Механики поднимают его с сидения, он тяжело опирается на мое плечо, когда хромает к боксам. Его лицо серого цвета.

Ханс Штук лидирует на протяжении 70 кругов - и побеждает вне конкуренции.

Последняя возможность для Руди победить судьбу - это Гран-при Италии в Монце. Во время квалификации к этой гонке состоялся один довольно примечательный тренировочный заезд. Никто его не видел - кроме двух механиков. Даже я ничего об этом не узнал. И молодая, многообещающая карьера чуть было не закончилась увольнением, не успев толком начаться.

Шеф, так называемый "капо", механиков Луиджи Фаджиоли был тогда старательный молодой человек, низкорослый, крепкий, с непоколебимым "пивным" спокойствием настоящего шваба. За день до гонки этот молодой человек получил задание установить на машину Фаджиоли новые тормозные колодки.

- Испробуйте заодно машину, - сказал я, - Чтобы завтра в гонке все было в порядке.

- Будет сделано, господин Нойбауэр, - говорит он и принимается за работу. Я еще успел увидеть как он сел в машину и на предписанной скорости - не более 120 км/ч - исчез в

направлении трассы. Но вот чего я не заметил, так это того, как подозрительно оттопырены карманы его комбинезона.

А в этих карманах лежали восемь новых гоночных свечей зажигания - специально сконструированных для высоких скоростей. О том, что в этот день происходило с машиной Фаджиоли, я узнал только годы спустя: согласно приказу, молодой человек из Швабии испробовал новые тормозные колодки. Затем он завернул "серебряную стрелу" в просёлок, где высокое пшеничное поле прикрыло ее от нескромных взглядов. Там он вылез, открыл капот - и вставил гоночные свечи. А потом он поехал. Вот уже 100 км/ч, вот уже 120. И тут его охватил гоночный азарт. Он еще сильнее жмет на газ, компрессор поет оперную арию. Спидометр ползёт вверх. На нем уже 180... уже 190... и вот уже неизвестный молодой механик впервые в жизни едет быстрее, чем 200 км/ч, на гоночной машине Mercedes. Этого неизвестного молодого механика зовут Херманн Ланг.

9 сентября 1934 года, на старте Гран-при Италии стоят 15 машин. Речь идет о 116 кругах и 501 километре под палящим солнцем.

Еще 20 секунд... 20 секунд, ставшие вечностью для Руди Карачиоллы. Его лицо превратилось в маску. Не дрожит ни один мускул. Он смотрит вперед, на трассу, колеблющуюся в горячем воздухе. Он знает, в этой гонке на кону стоит все, его будущее, его существование. Авария... поражение... сход... - вот результаты его последних гонок. Если сегодня он не победит, ему будет безжалостно предъявлен счет. В следующем году гонщика Mercedes уже не будут звать Рудольф Карачиолла.

Старт! Подобно прыжку пантеры в лидеры вырывается одна машина: Ханс Штук на "серебряной рыбе" Auto-Union. но Карачиолла начеку. Он немедленно повисает на хвосте своего старого противника, ловко используя его аэродинамическую тень, экономя топливо и ресурс мотора.

Начинается настоящий нервный марафон через 1276 поворотов и 928 "шикан". Эти "шиканы" - искусственные ворота, поставленные на прямых с помощью тюков сена. Машины могут просочиться сквозь них только на первой скорости.

На втором круге в боксы заезжает Эрнст Хенне и вылезает - поломка радиатора. Я еще не оправился от этого удара, когда тут же останавливается еще одна "серебряная стрела". Фаджиоли расстроено качает головой: свечи! У меня на лбу выступает пот. Не только из-за палящей жары - нет, теперь на плечах Руди Карачиолы лежат все надежды "звезды Mercedes". А Руди болен...

Но то, как он едет, заставляет меня уже очень скоро забыть все сомнения. С необыкновенной чувствительностью он проводит

300 л.с. через повороты и "шиканы". У него нет резких торможений и диких ускорений, рывков рулем. Даже более чем до аварии Рудольф Карачиола едет глазами, головой - и задом. Он обдумывает каждый сантиметр поворотов, точно чувствует, с какой скоростью и с каким ускорением он может получить максимум преимущества. Круг за кругом он держится на втором месте позади Штука.

После 50 круга Карачиолла уже почти не видит знаков из боксов. Продержатся, бьется в его висках. Продержаться... ты должен! Он не знает, что многие здоровые гонщики уже давно сдались или с трудом держат машину в повиновении - покорённые жарой, бесконечным переключением передач, сцеплением, торможением через повороты и "шиканы".

57 круг: все ждут Штука, на лидирующей машине. Но Штука нет. Часы тикают. Что случилось? - Вот! Я вскидываю вверх руки. В моих ушах звучит бесконечно приятный звук: компрессор "серебряной стрелы". Руди лидирует! Он обогнал Штука! Он выиграл дуэль... сражение против противника и против самого себя... Сразу после этого Штук заезжает в боксы. Порванные задние шины - это расплата за его технику прохождения поворотов, за угловатую манеру рвать машину вокруг "шикан". Рядом, у Auto Union вдруг начинается беготня. Вилли Вальб потерял сознание. Вилли Вальб, когда-то инженер Mercedes-Benz, теперь гоночный директор Auto-Union. Вчерашний друг, сегодняшний противник. Жара, возбуждение - для него это слишком. Почечная колика. Его уносят прочь на носилках.

Карачиолла лидирует. Но теперь, когда ему это удалось, его силы тают в этой ужасной борьбе против жары и убийственной трассы. Он почти уже не может держать руль, ноги тяжелы как свинец и почти не подчиняются. Он заезжает в боксы. Его лицо покрыто мелкими каплями пота, слоем масла и грязи. Губы дрожат от слабости.

- Все, - говорит он, - Я больше не могу, выбился из сил. Пусть дальше едет Фаджиоли...

Мы поднимает, нет, - выдёргиваем Руди с сидения, Фаджиоли немедленно прыгает в машину и уносится прочь. Тикает секундомер. 24 секунды... только теперь - после замены шины - мимо проезжает Штук. Все остальные машины далеко отстали, у них никаких шансов. Фаджиоли победителем пересекает финишную черту - на машине Руди. Штук занял второе место.

Все ликуют. Только один человек сидит в углу, голова опущена на руки, и тупо смотрит перед собой - Рудольф Карачиолла. - Снова только половинчатая победа, - думает он. - Снова я не выдержал. - Сумею ли я снова научится побеждать –

как когда-то? - Когда я еще был здоров, и рядом со мной была Чарли? *(Жена Карачиолы, Чарли, незадолго до того погибла во время схода лавины в Альпах. Прим. переводчика).*

Октябрь. Мокрый, холодный ветер дует по автостраде южнее Будапешта.

Мы боимся этой влажности, этого ветра. Ведь мы хотим установить мировой рекорд.

Но кто будет управлять машиной, превращенной с помощью плексигласа и алюминия в прилизанный "гоночный лимузин"? Браухич лежит на животе с переломом черепа. Фаджиоли итальянец. А Карачиолла? Ну, мы все еще не доверяем его ноге. Остался только Эрнст Хенне. Он специалист по рекордам - на мотоцикле. На своем BMW он уже собрал более полудюжины. Ему мы доверили нашу машину.

Утром перед стартом мы как раз сидим за завтраком в отеле, когда к нашему столу подходит человек в белом гоночном комбинезоне и вежливо желает "доброго утра". Это - Рудольф Карачиолла.

От удивления мне кусок попал не в то горло. Я кашляю, плююсь и хватаю ртом воздух.

- Руди, - наконец смог сказать я, - Как, скажите на милость, Вы сюда попали?

- Прямо из Лугано, - невинно отвечает он, - Просто хотел посмотреть на ваши рекордные заезды.

- Вот как, - говорю я, - И для этого вы надели полное гоночное обмундирование?

Холодно и с острой иронией Руди ответил, - Элегантный человек всегда одет согласно поводу. – Кстати, может так случится, что понадобится второй гонщик.

- Вряд ли, - резко говорит Эрнст Хенне, - Как Вы знаете, я ставлю рекорды.

Но случилось по-другому: при первой попытке Хенне замер с поломкой компрессора. Во время второй расшатался кожух над водительским местом. Во время третьей кожух оторвался совсем, Хенне потерял ориентацию, и чуть было не врезался в домик хрометража.

На слегка шатающихся ногах он вылез со своего места. - Бог любит троицу, - говорит он, - На сегодня с меня довольно. Если вы, господин Карачиолла, хотите попытать счастья - пожалуйста...

Еще бы Руди не хочет! Он только того и ждал. Он хочет поставить рекорды на расстоянии мили и километра со стартом с места. Те рекорды, которые его соперник Штук только неделю назад установил на берлинском АФУСе.

Вы, дорогой читатель, скажите: что такого в них такого - этих

рекорды просто игрушки! Садишься в машину, жмешь на газ и просто едешь прямо.

Большая ошибка! Рекорд со стартом с места - это дело для мастеров. Это означает на расстоянии 160 метров, за, примерно, 30 секунд, четыре раза выжать сцепление, четыре раза переключить скорость, разогнать машину с нуля до более чем 100 км/ч. Попробуйте-ка так переключить скорость, чтобы Ваша машина при этом не замедлилась и на долю секунды? Кроме того: одно малюсенькое движение руля, малейший порыв ветра может означать смерть.

Руди едет. И - впервые в жизни он быстрее 300 км/ч. Быстрее, чем любой человек на дороге до него в обычной гоночной машине. Карачиолла установил мировой рекорд. Это его самая большая победа в этом году. Это новое начало...

Эрнст Хенне не смирился с поражением. Он забрался на свой мотоцикл и ездил до тех пор, пока не завоевал целых 23 мировых рекорда...

[...]

Я уже рассказал вам, дорогие читатели, что наши рекордные попытки в октябре 1937 года не были особо успешны. Тогда наш Mercedes на скорости 400 км/ч взлетел в воздух как самолет. Мы сдались. Но нашим инженерам это позор не давал спокойно спать. Они провели опыты в аэродинамической трубе, улучшили линию обтекания, и им пришла в голову гениальная идея: чтобы уменьшить сопротивление воздуха, они закрыли отверстия для охлаждения радиатора.

Да ну, - спросите вы, - мотор без охлаждения? На такой скорости? Из-за этого же заклинит поршни и прогорит головка блока цилиндров. Только терпение, друзья мои - у наших инженеров тоже была голова на плечах. Сегодня я могу вам рассказать то, что тогда было государственной тайной: мы заменили радиатор на большой ящик, заполненный половиной кубометра льда. Через этот "холодильник" проводилась вода системы охлаждения и доводилась до правильной температуры. Так как наши опыты проводились на дистанции только в одну милю и один километр со стартом с движения, мы не боялись, что лед растает за такой короткий промежуток времени.

27 января 1938 года: я уже во Франкфурте. Со мной Рудольф Карачиолла, который должен вести машину и, на всякий случай, запасной - Манфред фон Браухич. Наш отель походит на штаб-квартиру перед битвой. Вокруг полным полно офицеров Вермахта, руководителей NSKK *(Nationalsozialistisches*

Kraftfahrerkorps - национал-социалистический корпус водителей), представителей ONS *(Oberste Nationale Sportbehorde - верховное спортивное ведомство)* и хронометражистов. Разумеется пресса тоже в курсе. Военные стоят в полной готовности, чтобы оцепить трассу. Проложены телефонные провода и электрический хронометраж.

Только одно было против: погода. Уже несколько дней по Рейнской равнине дул холодный ветер, а автобан покрывал слой коварного льда. В таких условиях нельзя ехать даже со скоростью в 40 км/ч, не говоря уже о 400... Притом, что сама трасса идеальна для наших попыток. Прямая как струна, проходящая между лесов и склонов. Только в одном месте воронкообразная просека давала шанс опасному боковому ветру. Это у съезда "Ланген-Мёрфельден", на 9,2 километре... Но - кто же делает рекордные заезды при боковом ветре?

После обеда я еще раз посетил службу прогноза погоды аэропорта Франкфурт на Майне. Метеоролог возбуждённо выбежал мне на встречу. В его руке последние сводки погоды.

- Положение благоприятно! - говорит он, - Сегодня вечером мы ожидаем теплый ветер. К 5 часам утра автобан будет свободен ото льда, к семи же он полностью высохнет.

- Великолепно, значит, завтра утром мы сможем стартовать!

- Да, - говорит он, - но вам придётся поторопиться. С 9 утра мы ожидаем сильный ветер. Дальнейший прогноз неясен.

Минутой позже я уже сижу на телефоне и говорю с нашим директором Зайлером в Утертюркхайме, где механики еще лихорадочно наводят на машину последний блеск.

- Завтрашний день даст отличный шанс! - говорю я, - Но у нас только два часа времени. Самое позднее к шести часам утра машина должна быть готова к старту!

Директор Зайлер подумал немного. Потом он сказал, - Если мы здесь поддадим пару, то машина будет готова к 2 часам ночи. Затем мы как можно быстрее отправим ее к вам. Надеюсь, она прибудет вовремя...

О сне этой ночью не может быть и речи. Только "Карач" ровно в 10 часов начал зевать и со спокойной душой отправился в кровать. Мы же еще долго сидим в отеле и вспоминаем все более и более бородатые анекдоты. Тут к столу подсел доктор Глезер, наш гоночный врач.

- У меня для вас новость, - ухмыляясь говорит он, - Вчера вечером в густом тумане на военном аэродроме Франкфурта совершил вынужденную посадку Бернд Роземайер...

- Ну здравствуйте! - говорю я. – Значит, конкуренты тоже пронюхали!

Немногим позже это подтвердилось: Auto-Union тоже собираются проводить рекордные заезды. Это может стать горячо.

Начинается утро, 28 января 1938 года. У автобана мёрзнет пара дюжин мужчин, и все они смотрят на юг. Прибудет ли вовремя машина из Штутгарта? Успеют ли механики и водители транспортёров?

Они успели. Незадолго до 7 часов утра они на месте. Машину выгрузили и она немедленно исчезла в большом шатре, скрытая от любопытных взглядов. Вскоре из шатра можно было услышать странные звуки, грохот и звон, как от блоков льда. Вы ведь в курсе - наш большой секрет!

Я с опаской смотрю в сторону господ из Auto-Union, прибывших в качестве разведчиков и перехватываю удивлённый взгляд технического директора Вильгельма Себастьяна.

- Что, удивлены? - с триумфом спрашиваю я, - Хотели бы Вы знать, что происходит в шатре?

- А я и так знаю, - говорит Себастьян, - радиатор закрыт и лед вместо него? У нас в Саксонии до этого тоже додумались!

Я лишился дара речи. Получается, что инженеры в Цвикау и Штутгарте независимо друг от друга придумали одно и то же!

8:10. Карачиолла тушит сигарету. Он последний раз целует закутанную в темную норку Бейби и гладит таксу Морица. Затем он садится в машину.

- Все готово! - сообщают наблюдатели. - Дорога свободна!

Я еще раз похлопал Руди по плечу. Опускается плексигласовый колпак над сиденьем водителя. Взвывает мотор. От возбуждения у меня пересохло во рту.

8:20. Старик Динеманн, начальник ONS, дает знак: "Внимание - старт!".

Машина уносится прочь. Мы смотрим ей вслед. Подобно серебристой точке, она исчезает за горизонтом, быстрее, все быстрее. В воздухе осталось только высокое пение компрессора. Я смотрю на часы. Сейчас он уже должен был достигнуть измерительного участка. Теперь либо пан, либо пропал...

Через полчаса все закончилось. Поездка туда и обратно удалась. Рудольф Карачиолла вернул Mercedes мировые рекорды на дистанциях в одну милю и в километр со стартом с движения. Он проехал со скоростью 432 км/ч. Ни один человек еще не мчался так быстро по обычной дороге.

- Поздравляю! - говорю я и хочу прижать Руди к себе. Но с моим объемом талии не могу до него достать в низком сидении. - Как было?

- Я слишком быстро набираю обороты, - говорит Руди. - С другой настройкой коробки передач мотор легко достигнет 450

км/ч!

- Хорошо, говорю я, - Тогда на сегодня все. Пусть машину переделают в наших франкфуртских мастерских, и мы попробуем завтра еще раз!

Внезапно сквозь толпу поздравляющих протиснулся молодой человек. На нем одет коричневый костюм спортивного покроя и лихо сдвинутая на правое ухо тирольская шапочка. Это Бернд Роземайер.

- Молодец, Руди! - сияет он, - Я только хотел выразить тебе мои поздравления. А теперь моя очередь!

- Послушай, Бернд, - серьёзно говорит Руди, - На твоем месте я бы подождал до завтра. Боковой ветер довольно неприятен!

- Да ладно, - смеётся Бернд, - Со мной ничего не случится. Нужно преодолеть свою слабость!

Он сел в свой Horch, чтобы еще раз объехать трассу. А мы возвращаемся в отель - надо еще раз основательно позавтракать и немного отпраздновать наш рекорд. Но мне неспокойно. Даже мой традиционный завтрак - черный хлеб, брауншвейгская копчёная колбаса, чай и ямайский ром - мне сегодня не нравится. Мыслями я на автобане.

Казалось, Манфред фон Браухич разгадал эти мысли.

- Пойдемте, - сказал он, - Мы снова съездим туда. Я хотел бы знать, переживёт ли рекорд Руди сегодняшний день.

10:30. Бернд готовится к первой пробной поездке на новой машине. Вильгельм Себастьян дает ему последние указания:

- Будь осторожен, чтобы не лопнули тормозные шланги под высоким давлением. И помни - передние колеса закрыты!

Этой рекордной машиной почти невозможно управлять. Перед передними колёсами почти до земли опускается обтекаемая облицовка. Но это неважно. На скорости выше 400 км/ч машина проезжает за минуту более 110 метров. При этом достаточно сдвинуть руль на несколько миллиметров, чтобы выкинуть машину с трассы и подправить направление движения. Если для поправок вообще останется время...

Бернд проделал первый пробный заезд. Он еще не выжал из машины все. Часы показывают 430 км/ч. Для новоиспечённого рекорда Карачиоллы дело плохо.

- Ну как? - спросил Браухич и подошёл к машине Бернда, - Все в порядке?

Бернд слегка смущенно улыбается, как человек который только что избежал опасности и говорит, - Ну и ну, на просеке у Мёрфельдена меня неплохо тряхнуло. Но я поддал газу, подправил - и проскочил!

Еще раз замена свечей, доливают бензин. Затем все готово к

старту. Теперь все или ничего. Себастьян смотрит в сторону аэродрома. Мешкообразный флаг на крыше ангара дирижаблей внезапно напрягся от ветра.

- Бернд, - говорит Себастьян, - Эти проклятые порывы ветра мне не нравятся. Посмотри на ангар!

- Поторопись! - нетерпеливо отвечает Бернд, - Мы не можем терять время!

Себастьян все еще колеблется. – Бернд, - почти умоляет он, - Плюнь на все эти рекорды! Давай закончим на сегодня. Завтра тоже будет день!

- Чепуха! Я знаю что делаю!

- Ладно, - говорит Себастьян. - Если ты так хочешь!

Он сел в свою машину, чтобы отправится в конец измерительного участка. Доктор Фоерайссен тоже подошёл к Бернду.

- Как я слышал, у нас боковой ветер до 80 км/ч. Бернд, может, Вы все-таки оставите это?

- Ну и что, - говорит Бернд. - Есть только одно место, где ветер может быть опасным. Мне оно хорошо известно. Нужно только немного подкорректировать рулем - все пройдет нормально!

На часах было 12 часов дня 28 января 1938 года, когда взревел мотор рекордной машины Auto-Union и Бернд умчался прочь. Я стал рядом с доктором Фоерайссеном, который затёкшими пальцами сжимает трубку полевого телефона. Через короткие промежутки времени мы слышим сообщения постов с трассы: "3 километр... прошёл!", "7,6 километр... прошёл!" Это начало измерительного участка. Теперь у Бернда скорость свыше 400 км/ч. На следующих секундах все решится. Я почти боюсь дышать.

- "8,6 километр... прошел!" Затем... внезапная пауза. Я вижу, как Фоерайссен возбуждённо облизывает губы, как его пальцы еще крепче сжимают трубку.

И вот - крик: "9,2 километр - машина разбилась!" Фоерайссен бледнеет, как мел. Он вскакивает, бросает трубку и кидается к своему Horch. Мотор не заводится.

- Возьмите мою машину, доктор! - кричу я. Он садится. Одним рывком Mercedes умчался. С доктором Фоерайссеном отправились и наш гоночный врач др. Глезер и Людвиг Себастьян, шеф-механик Бернда.

После прощания с Берндом Вильгельм Себастьян поехал вперед по левой стороне автобана. Он крепко жмет на газ, так как знает: на измерительном участке длиной 5 километров Бернд его обязательно нагонит. Но Бернд его не обогнал. Себастьян

безуспешно ждет завывания компрессора. Странно... поломка в последнюю минуту? Старт перенесли? Или ветер все-таки показался Бернду слишком сильным?

Последний пост. Палатка. Наготове стоят канистры с бензином и блоки льда для заполнения радиатора. Себастьян остановился. Ему навстречу бежит человек в коричневой форме. Его лицо странно серьезно.

- Что случилось? - спросил Себастьян, - Машина не стартовала?

- Напротив, - говорит человек и смотрит мимо Себастьяна. - Но... что-то случилось на отметке 9,2 километра...

Себастьян помчался назад, на автобан. К мосту у Ланген-Мёрфельдена. Вот просека. А там... - у Себастьяна кровь застыла в жилах... - там лежат обломки машины... разбросанные на сотни метров. Погнутая жесть... части кузова, разорванные как бумага... и - у насыпи моста - вонзившееся как снаряд в землю, полностью обнажённое шасси...

Навстречу Себастьяну бегут два лесоруба. Их лица белы от страха.

- Где Роземайер? - орет Себастьян.

Один из рабочих делает неопределённое движение рукой. - Выкинуло... в лес...

Себастьян нашел Бернда. Тело лежит совсем спокойно, наполовину облокотившись на дерево. Лицо Бернда мирное, глаза широко открыты. Не крови, ничего.

Выходит солнце и освещает улыбку на бледном лице. Может быть, Бернд только без сознания? О, дай-то Бог...

- Бернд! - зовет Себастьян и склоняется над ним. - Что случилось?

Но Бернд не отвечает. Бернд никогда уже не ответит. Бернд Роземайер мертв.

Мы стоим на старте, потуплено, оглушено, все еще не понимая.

- Что нам делать? - спросил Браухич, - Поедем туда?

- Нет. Я видел на своем веку многих погибших гонщиков - великих и знаменитых, хороших друзей и храбрых противников. Но никогда я не видел кого-то из них, лежащим мертвым у обломков своей машины... Я хотел сохранить их в своей памяти живыми. И в моей памяти они живы до сих пор.

И Бернд Роземайер. Для меня, светловолосый Бернд, с его улыбающимся молодым лицом, светящимися глазами, этот блестящий молодой Зигфрид и сорвиголова, никогда не умирал. Для меня он просто однажды сел в свою серебристую машину и уехал навстречу неизвестной цели. Он просто отправился в тот

путь, в который когда-нибудь отправимся все мы...

[...]

Несколько дней спустя я встретил на штутгартском вокзале профессора Порше.

- Приветствую, господин Нойбауэр! - сказал он и взволнованно вытащил из кармана фотографию. - Что Вы об этом скажите? Это ведь безумие - послать Бернда на рекорд на помятой машине! Неудивительно, что случилось несчастье!

Я посмотрел на изображение и почти решился дара речи. Действительно: можно совершенно ясно различить, что бока машины измяты и погнуты. Что это значит на скорости в 400 км/ч - объяснять не надо.

- Я этого не понимаю, - сказал я, - Я ведь видел машину незадолго до старта - она была безупречна!

- Перед стартом, - сказал Порше, - Но эта фотография явно сделана уже после старта. Возможно, тогда уже действовало давление воздуха...

Из-за этой фотографии возник огромный переполох. Она появилась в прессе, и против Auto-Union возникли тяжёлые обвинения. Говорили о легкомыслии, о безответственности.

- Это подделка! - клялся Себастьян. - Когда машина стартовала, на ней не было и царапины!

И другие могли это подтвердить. Себастьяну удалось доказать, что злосчастная фотография была сделана через несколько секунд после старта, когда скорость машины была еще очень мала. Но слухи о том, что Бернда Роземайера легкомысленно отправили на смерть, не хотели утихать.

Тогда Auto-Union устроила эксперимент. Они построили точную копию кузова несчастливой машины и одним дождливым днем представили ее прессе. Репортёры сделали свои фотографии - и обнаружили: "вмятины" можно ясно видеть и на этом, без сомнений, целом кузове. Это ничто другое как отблески на зеркально отполированной поверхности металла...

Есть много теорий о причинах смертельной аварии Роземайера. Например, одна английская газета обнаружила на другой фотографии следы торможения. Она утверждала: гонщик такого класса как Роземайер знал, что торможение на такое скорости означают самоубийство. Он не тормозил. Таким образом, следы могут иметь только одну причину: заклинило поршни мотора и этим заблокировало задние колеса... Но это вряд ли возможно. Если бы заклинивший мотор заблокировал задние колеса, то слой резины на шинах за доли секунды стёрся

бы до основания. Я сам видел шины. Они были целы.

Вильгельм Себастьян не мог успокоиться. Он нажал на все рычаги, чтобы обнаружить причину аварии и получил разрешение посмотреть секретную сводку погоды соседнего военного аэродрома и сравнил автоматические замеры силы ветра с электрическим хронометражем последней поездки Бернда. И обнаружил ужасное стечение обстоятельств: точно в ту секунду 28 января 1938 года, когда Бернд со скоростью около 450 км/ч приблизился к просеке у Мёрфельдена, внезапно возник порыв ветра почти ураганной силы. Этот порыв как игрушку снес машину Бернда с трассы и вызвал аварию!

Если бы Бернд проехал это критическое место на долю секунду раньше или позже - он бы не умер. Но Бернд был пунктуален на свидании со своей смертью...

Этим объяснением все удовлетворились. Только один человек в это не верит. Он ничего не говорит, но составил свое собственное мнение. Это я - толстый Нойбауэр.

Сегодня я хочу впервые поговорить о моей теории той смертельной аварии. Я утверждаю: Бернд Роземайер знал, что у моста Мёрфельдена поджидает опасность. Он был готов к боковому ветру и знал, что ему надо будет корректировать. И такой гениальный гонщик как Бернд без сомнений смог бы удержать машину... если бы эта машина буквально не развалилась!

Чтобы это доказать мне придётся слегка углубится в технику. Но не бойтесь: даже абсолютный профан сможет сразу понять мои расчёты при помощи некоторого количества здравого смысла. Когда Бернд достиг просеки, его скорость была около 450 км/ч. На такой скорости сопротивление воздуха составляет - при условии удачных аэродинамических обводов - примерно 400 килограммов на квадратный метр. К этому давлению внезапно добавился боковой ветер со скоростью около 70 м/с - это дает дополнительную нагрузку в 200 килограммов на квадратный метр. Таким образом, в этот критический момент квадратный метр кузова подвергался давлению в 600 килограммов. Это больше, чем может выдержать тонкая алюминиевая жесть...

То что случилось потом, произошло за доли секунды: кузов поддался давлению, вмялся, потерял аэродинамическую форму - и в равной степени давление на вмятую часть молниеносно возросло с 600 до 1100 килограммов на квадратный метр... пока кузов буквально не лопнул! Это было так, как будто бы машина на скорости 450 км/ч врезалась в стену. В "стену", состоящую из воздуха.

Есть и другие доказательства правильности моей теории.

Боковой разворот машины в момент аварии и то обстоятельство, что шасси нашли за 600 метров от места аварии - без малейших следов кузова! В любом другом случае кузов тоже был бы измят и раздавлен – но, по крайней мере, большие его части остались бы висеть на шасси.

Сегодня я уверен: Бернд Роземайер погиб от ненадёжности материала. И всё гоночное мастерство в мире не смогло бы его спасти.

[...]

В то время *(прим.: конец августа 1939 года)* мы и наши машины были в Белграде. Предстояла большая дорожная гонка, последнее соревнование года. Манфред фон Браухич тоже с нами.

Карач на этот раз не стартует. Его ноге снова стало хуже. В будущем он собирается участвовать только в самых важных Гран-при.

Мыслями, мы все в Белграде, только наполовину в гонке. Мы не знали, что происходит дома, в Германии. Новости доходят редко, зато слухи становятся все больше. Портье нашего отеля все знает лучше всех. - Данцигу конец! - кричит он, когда я в субботу прихожу на обед. - Поляки делают буммм-буммм...

Я позвонил в посольство. - Нам ничего не известно, - отвечают они. - Подождите!

Мы ждем. У Манфреда фон Браухича и Херманна Ланга нервы как канаты. Их ничего не волнует. Дуэль между ними началась уже на тренировке и они уже давно застолбили за собой первые стартовые места.

Вечером, в отеле, я как раз собирался утопить печаль в стаканчике далматинского вина, когда в комнату ворвался наш старый шинный специалист Дитрих. Его глаза блестят, усы топорщатся. - Детки! - кричит он, - Началось... немецкая армия вчера вошла в Польшу!

Несколько механиков крикнули: "Ура!" и "Поддадим лукам!" *(Лука - шуточное прозвище поляков)*. Но большинство остались серьёзными и тихими. У меня во рту плохой привкус. Одну мировую войну я уже прошел. И знаю, что она означает: кровь, лишения, слезы и невыносимые страдания... для всего мира.

Я плохо провел ночь, измученный кошмарами и плохими предчувствиями. Когда я утром без всякого удовольствия сидел за яичницей, к столу подсел Херманн Ланг.

- Я хочу передать Вам привет от Браухича. Он улетел.

Я подскочил, как будто укушенный тарантулом. - Улетел? Он что, совсем с ума сошёл? Ему же сегодня участвовать в гонке!

- Он сказал, что когда Родина зовет, Браухич не может оставаться далеко от нее.

- Вот черт! - реву я, - А когда зовет Нойбауэр, он должен оставаться тут!

Минуту спустя я уже мчусь на аэродром. Самолёт Lufthansa уже стоит на старте. Моторы работают. Я лично залез внутрь. А там сидит Манфред и не рискует посмотреть мне в глаза, пока я бушую и хватаю его за воротник. - Я научу вас уму-разуму! Если вам так не терпится отправиться на войну, то пару часов вы все-таки подождёте...

Только через пять минут я заметил, что Манфред вообще-то совсем не спешит на защиту отечества. Самолет собрался лететь не в Рейх, а взять курс на нейтральную Швейцарию. Вы ведь помните: у Манфреда остался в Лугано чемодан *(прим.: в доме Карачиоллы)*... далеко от стрельбы!

Но вернёмся к последней гонке перед Второй Мировой войной: Браухич мчался как безумный. На этот раз он хотел выиграть и не пропустить вперёд Ланга. Он летел перед ним, срезал повороты. Лангу не удавалось обогнать.

Но холерик Манфред на первом круге слегка соскочил с трассы. Заднее колесо заехало на бордюр, взметнуло камешки и гальку... Клак... Ланг почувствовал резкую боль в левом глазу, несколько секунд он не видит вообще ничего, едет вслепую, больше подчиняясь инстинкту, жмёт на тормоза... Затем он медленно закатился в боксы и вылез. Наш доктор Глезер исследовал его: "Осколки стекла в глазу. О том, чтобы ехать дальше, нечего и думать!".

Между тем виновник аварии, Манфред, продолжает одиноко кружить перед остальным пелетоном. Он хочет победить. Как говорилось, ему очень срочно надо домой...

Нуволари сидит у него на хвосте и подгоняет. Этого Манфред не выдерживает. Он нервничает. Он резко дергает машину через повороты, его заносит, шины визжат. Я предчувствую несчастье, и оно не заставило себя ждать - прямо перед зданием французского посольства. Как раз в ту минуту, когда Франция объявила Германии войну... Браухича занесло, он затормозил, не справился с управлением, машину развернуло вокруг собственной оси, и она замерла задом наперед. К счастью, мотор не заглох. Но - чтобы развернутся на узкой трассе ему надо проехать пару метров против движения. Это - против правил! Но Браухич попробовал все равно. Может, ему повезет, и никто из гоночного руководства этого не заметит. Он тронулся, как раз собрался развернуться, когда из-за угла выскакивает Нуволари... Браухича парализовало от страха. Это конец... Нет! Только у такого человека как

Нуволари могло получиться проскочить между стеной дома и Mercedes. Никому другому не удалось бы среагировать так быстро. Тацио, человек с туго обтянутым кожей лицом, в этот момент спас жизнь и себе и Браухичу. Минутой позже Нуволари заехал в боксы. Замена шин. Я вижу, как механики толкнули его, вместо того, чтобы, как предписано правилами, использовать электрический стартер.

- Протест! - кричу я. Это шанс все-таки спасти победу для Браухича - если Нуволари дисквалифицируют!

- Нееет, господин Нойбауэр! - холодно улыбаясь, сказал Себастьян. - Если вы подадите на нас протест, тогда мы подадим протест на Браухича, потому что он ехал против движения!

Вот те на! Я отказался от своего протеста. И пожалел, что вытащил этого Браучича из самолета. Надо было оставить его катиться на все четыре стороны - тогда бы мы выиграли гонку! А так - он ранил Ланга и своими выкрутасами перед французским посольством лишил нас победы...

Вот так закончилась последняя мирная гонка - на плохой ноте. Но она потонула в той какофонии, которая вскоре сотрясла мир... Тем днем 3 сентября началась Вторая Мировая война. И тем же вечером мы устало и уныло отправились домой. Это был путь в неясное будущее, которое принесло нам уверенность только в одном: время великих гонок, великих побед прошло. Буря раскидала нас на все стороны света. Наши друзья внезапно превратились во врагов, пение компрессоров потонуло в грохоте пушек - только потому, что так хотела горстка безумных и безответственных политиков.

После многих лет страданий мы встретились снова - уже в другом мире.